

**ESTUDIO DE ACEPTACION PARA LA CREACION DE UNA ZONA DE
ACTUACION LOGISTICA PARA EL DESCONGESTIONAMIENTO DEL
PUERTO MARITIMO DE BUENAVENTURA (VALLE)**

**ALBERTO MORENO HERNANDEZ
JOHN HARRISON MORENO PINZON**

**UNIVERSIDAD AUTONOMA DE OCCIDENTE
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
SANTIAGO DE CALI
2005**

**ESTUDIO DE ACEPTACION PARA LA CREACION DE UNA ZONA DE
ACTUACION LOGISTICA PARA EL DESCONGESTIONAMIENTO DEL
PUERTO MARITIMO DE BUENAVENTURA (VALLE)**

**ALBERTO MORENO HERNANDEZ
JOHN HARRISON MORENO PINZON**

**Pasantía para optar al título de profesional en mercadeo y negocios
internacionales**

**Asesor:
SAMIR BARONA JOVEN
Administrador de empresas
Docente**

**UNIVERSIDAD AUTONOMA DE OCCIDENTE
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
SANTIAGO DE CALI
2005**

Nota de aceptación:

Aprobado por el comité de grado en cumplimiento de los requisitos exigidos por la Universidad Autónoma de Occidente para optar al título de Profesional de Mercadeo y Negocios Internacionales.

GUILLERMO ACEVEDO PINZON

Jurado

JUAN CARLOS AGUILAR

Jurado

Santiago de Cali, 21 Noviembre 2005

CONTENIDO

	Pág.
0. INTRODUCCION	8
1. OBJETIVOS	12
2. JUSTIFICACION DEL PROYECTO	13
3. MARCO DE REFERENCIA	16
3.1 ANTECEDENTES	16
3.2 SITUACION ACTUAL	19
3.3 ZONA DE ACTUACION LOGISTICA	21
3.4 REQUERIMIENTOS JURÍDICOS Y ADMINISTRATIVOS	22
4. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION	23
5. RESULTADOS	26
5.1 OPINION DE LOS PRINCIPALES MPORTADORES	26
5.1.1 Gillette	26
5.1.2 Carvajal	27
5.1.3 Harinera	28
5.1.4 Mazda	29
5.1.5 Sony electrodomésticos	30
5.1.6 Colombina	32
5.2 CONCLUSIONES	32
5.3 POR PARTE DE LOS HABITANTES DE DAGUA	34
5.3.1 CONOCIMIENTO DE PROYECTOS	34

5.3.2 CONOCIMIENTO AYUDADO ZAL	36
5.3.3 CONOCIMIENTO DE LAS FUNCIONES DE ZAL	37
5.3.4 ACEPTACION DEL PROYECTO	38
5.3.5 RAZONES PARA ACEPTAR EL PROYECTO	39
5.3.6 VENTAJAS DEL LA ZAL	40
5.3.7 DESVENTAJAS DE LA ZAL	41
5.3.8 ASPECTOS CAMBIANTES CON LA ZAL	43
5.3.9 CONCLUSIONES CON LOS HABITANTES	44
5.3.10 ACEPTACION DE LA IMPLEMENTACION	45
6. CONCLUSIONES	48
7. RECOMENDACIONES	50
BIBLIOGRAFÍA	51

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Conocimiento de proyectos	34
Tabla 2. Conocimiento ayudado zal	35
Tabla 3. Conocimiento de las funciones de zal	36
Tabla 4. Aceptación del proyecto	36
Tabla 5. Razones para aceptar el proyecto	37
Tabla 6. Ventajas del la zal	38
Tabla 7. Desventajas de la zal	39
Tabla 8. Aspectos cambiantes con la zal	40

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Conocimiento de proyectos.	34
Figura 2. Conocimiento de proyectos según el sexo	35
Figura 3. Conocimiento de proyectos según la edad	35
Figura 4. Conocimiento ayudado zal	36
Figura 5. Conocimiento de las funciones de la zal	37
Figura 6. Conocimiento de las funciones de la zal según la edad	37
Figura 7. Nivel de aceptación del proyecto	38
Figura 8. Nivel de aceptación del proyecto según la edad	38
Figura 9. Razones para estar de acuerdo con la zal	39
Figura 10. Ventajas del proyecto para la región	40
Figura 11. Ventajas del proyecto para la región según estado laboral	40
Figura 12. Ventajas del proyecto para la región según la edad	41
Figura 13. Desventajas del proyecto zal	41
Figura 14. Desventajas del proyecto zal según sexo	42
Figura 15. Desventajas del proyecto zal según edad	42
Figura 16. Aspectos que mejoraría o afectaría el proyecto	43

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 1. Encuesta zal	54
Anexo 2. Tablas estadísticas	56
Anexo 3. Zona franca industrial	59
Anexo 4. Ley 01 1991	65

RESUMEN

La propuesta ZAL propósito de la alcaldía de Dagua de implementar una zona especial para el tratamiento de cargas internacionales lo cual buscara dar mayor flujo a las importaciones, de ser iniciado la propuesta se realizaría a partir del año 2010 en el cual se iniciara su infraestructura, proyectando el inicio de sus funciones en el 2015.

Para la investigación de la aceptabilidad del proyecto se realizo un estudio del trabajo utilizando dos tipos de investigación para tres poblaciones la información se recolecto de las principales empresas importadoras, además de los funcionarios públicos que manejan el tema, el estudio se realizo por medio de una investigación exploratoria a través de entrevistas a los gerentes de mercadeo o gerentes de negocios internacionales, allí se cuestiona acerca de la opinión positiva y la opinión negativa que ellos ven en el proyecto que se va a realizar, la tercera población se tomo de una muestra conformada por habitantes de la población de Dagua aplicando una investigación concluyente por medio de un cuestionario estructurado.

La idea es determinar el grado de conocimiento que estas poblaciones tienen con respecto a la Zona de Actuación Logística y también saber si están o no de acuerdo con su implementación, debido a que puede llegar a generar grandes conflictos y perjuicios a la economía de la zona pues si se presentan

discrepancias esto generaría huelgas y paros lo cual arroja de inmediato una reacción negativa para la economía del país pues esto conlleva a pérdidas económicas por la ubicación geográfica de la zona, es decir que se encuentra en el principal punto de distribución para las diferentes zonas de Colombia.

INTRODUCCIÓN

Colombia es el único país suramericano con costas en el Atlántico y el Pacífico. Sin embargo, a pesar de los más de 200 puertos que tiene esta nación, sus cinco puertos principales permanecen muy congestionados debido al aumento del comercio con Asia y el resto de la región.

Las compañías de logística se han quejado y el Gobierno está consciente del problema. La administración del presidente Álvaro Uribe ha propuesto invertir US\$156 millones durante los próximos nueve años para ampliar el sistema portuario del país.¹ Incluso es probable que el Gobierno construya un puerto nuevo. La gran mayoría de las mercancías salen de los dos puertos de Buenaventura y Tumaco, ubicados en el litoral Pacífico, y de los puertos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, localizados en el Caribe. La mayor parte de las inversiones se centrará en esos puertos.

Se espera que las inversiones planeadas eleven el peso de la mercancía movida a 175 millones de toneladas. El producto que más exporta Colombia es el petróleo.² Un puerto nuevo en Málaga, en el Pacífico, disminuiría la presión del puerto de Buenaventura, el cual tiene poco espacio para expandirse.

¹ Puerto seco. Nuevos puertos en proyecto. [en línea]. España: Puerto de Gijón, 2005. [consultado: 2 Abril 2005]. Disponible en www.puertosdeespaña.es

² Ibid.,

Sin embargo, la construcción de un puerto en Málaga no será fácil. La zona está en una región muy subdesarrollada, carece de infraestructura y el área está poco habitada. No obstante, el Gobierno debe encontrar la manera de hacerlo si es que quiere seguir exportando a las crecientes economías asiáticas.

“Hemos visto un crecimiento constante en el tráfico del puerto, y tanto el acceso por carretera como por mar necesitan ser ampliados”, dice Víctor González, el presidente de la Autoridad Portuaria de Buenaventura. Los funcionarios portuarios desean construir una carretera exclusiva para los camiones pesados al igual que profundizar los canales del puerto.

Teniendo en cuenta que el puerto de Buenaventura presenta un gran congestionamiento debido a su pequeño tamaño en relación a la gran cantidad de productos que llegan diariamente, esto genera demoras en tramites, incomodidades en los importadores que requieren sus productos de forma inmediata, sobre costos en las diligencias de nacionalización por el alto costo que tiene el mantener en bodega los productos, el deterioro de algunas instalaciones por su mal uso y sobre uso.

Estas son algunas de las principales razones por las que es importante encontrar una solución a este problema y generar mas desarrollo al país en cuanto a lo que tiene que ver con el comercio exterior tal como lo han hecho países desarrollados (España) para así lograr un gran desarrollo del país sobre todo en el momento

que se ejecuten diferentes tratados con otros países tales como el TLC en discusión con los EE.UU.

Es por esto que de acuerdo a las expectativas que se ha creado por el municipio de Dagua el objetivo de la creación de la zona de actuación logística, es un proyecto planteado por el gobierno regional del Valle del Cauca en asociación con la Cámara de Comercio de Cali y el municipio de Dagua Valle, para descongestionar al Puerto Marítimo de Buenaventura el cual presenta un gran volumen de carga importada, produciendo sobre costos por retardo en la entrega de los productos y distribución en el país.

Se pretende generar una zona especial portuaria para dar accesibilidad a las mercancías que provienen del exterior fruto de las importaciones, ya que la naturaleza de la zona es poder dar mayor agilidad a los procesos de importación al mismo tiempo que se define la utilización de las vías de transporte como es la ferroviaria.

Si bien la falta de una vía alterna es una de las enormes debilidades que se deben resolver para hacer más competitiva a Buenaventura, existen otras debilidades que deberán corregirse rápidamente, o de lo contrario Colombia entera perderá competitividad. El inventario de las mayores flaquezas que afectan al Puerto, y sus posibles soluciones, es el siguiente: PLAN VIAL. El diseño y las especificaciones de la vía que comunica el interior del país con el Puerto datan de los años 70, y el

tráfico se ha incrementado en más de diez veces desde esa época, explica Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI.

En la realización de la investigación exploratoria en las principales empresas importadoras se presentaron dificultades al momento de conseguir y concretar citas con personas de gran importancia debido a la falta de apoyo por parte de la alcaldía, por esto el estudio en esta población se analiza de manera escrita de una manera conceptual de acuerdo a lo que cada empresa con las cuales se obtuvo una entrevista opinaba. La información obtenida hace referencia solo a trámites y asuntos relacionados con la importación debido a la insistencia de la alcaldía en hacer énfasis para la implementación del proyecto solo a opiniones y aceptación de la ZAL a referencia de las importaciones.

1. OBJETIVOS

1.1 OBJETIVO GENERAL

Determinar la aceptación de la implementación de la Zona de Actuación Logística en el municipio de Dagua.

1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

Determinar los requerimientos jurídicos y administrativos para la creación de la Zona de Actuación Logística.

Establecer las ventajas y desventajas de la implementación de este proyecto por parte de los principales importadores los cuales van a ser los primeros beneficiarios.

Determinar las opiniones positivas y negativas de la implementación de este proyecto por parte de los habitantes de Dagua, y de funcionarios públicos en la alcaldía.

2. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

Dagua presenta una pequeña población urbana y así mismo una gran población campesina, que basa su economía en la siembra de frutas, posee una ubicación geográfica envidiable esta entre Buenaventura y Cali, esta ubicación le permite tener contacto con todo el país lo que resulta atractivo para el gobierno ya que Loboguerrero se encuentra ubicado en un sector estratégico, de tal forma que ofrecería la posibilidad de dar agilidad a los procesos y con la venida del TLC proporcionar mayor competitividad a el puerto mas importante de Colombia.

Está enfocado tanto al impacto de la zona geográfica, y su proyección a nivel departamental, nacional e internacional, para medir el efecto de los logros que generaría el proyecto a la economía nacional y su desarrollo. El proyecto se justifica por lo siguientes puntos:

- Descongestionamiento del puerto.
- Bajos costos del proceso de importación.
- Agilidad (rapidez en trámites de importación).
- Grandes beneficios económicos sociales como generación de empleo y mayor calidad de vida para lo habitantes de la zona.
- Reducción de errores y mayor precisión en los procesos. Carga y descarga de contenedores, Operaciones de transferencia modal Llenado y vaciado de contenedores, Consolidación y fraccionamiento de cargas, bodegaje.

- Reducción de costos mediante la optimización del proceso de nacionalización de cargas.
- Integración de todas las áreas y subsistemas de la empresa.

Existen otros tipos de zonas especiales en el momento, su función primordial es buscar dar mayor competitividad a los mercados de cargas internacionales. La fuente que directamente se origina en España (Ventastur) mide a un nivel amplio el ejercer de manera directa el direccionamiento estratégico portuario, el cual de brinde mayor nivel de agilidad para lograr un alto margen de competencia al minimizar el nivel de costos, lo que permite hacer efectivo la viabilidad de la zona especial para importación de mercancías.

A nivel internacional tenemos los casos en España del SGMA (Sistema de Gestión Medioambiental) como en el resto de los puertos españoles, el SGMA será el elemento vertebrador de todas las demás líneas de actuación medioambientales, pues pretende detectar todos los aspectos ambientales y elaborar procedimientos de buenas prácticas en toda la actividad portuaria.

Tal es el caso del puerto de Gijón el cual participa en el grupo de trabajo del sistema de gestión medioambiental, este puerto tiene una superficie de 215.000m², apartadero ferroviario doble en el interior, anexo a la estación de venta de baños, conexión directa con carreteras y autopistas “³

³ Puerto seco. Puertos destacados más sobresalientes. [en línea]. España: Puerto de Gijón, 2005. [citado 2 Abril 2005]. Disponible en Internet: www.puertogijon.es

Igualmente hay otros proyectos encaminados a la implantación de Puerto Seco en El Bierzo en la localidad de Toral de los Vados. El proyecto cuenta con el respaldo mayoritario de la inversión privada y pretende dar un servicio logístico de calidad a las empresas importadoras radicadas en un radio de 100 Km., muchas de las cuales ya son clientes del Puerto de Gijón.

Se prevé un arranque de actividad con una superficie de 30.000 m², ampliables. Dispone de apartadero ferroviario en el interior y acceso directo a la red de autopistas.

Otro proyecto en España es el Puerto seco en La Robla, la estrecha relación comercial de las empresas radicadas en la localidad leonesa de La Robla con el Puerto de Gijón favorece el desarrollo de un proyecto de implantación de un Puerto Seco en esa localidad. Dedicado principalmente al granel sólido, pretende dar servicio a los clientes del Puerto de Gijón allí establecidos.

El proyecto cuenta con el respaldo de la iniciativa privada, siendo el respeto al medio ambiente uno de sus criterios básicos de diseño.

Junto con Ventastur y la iniciativa de El Bierzo, La Robla configura una red de áreas logísticas que permitirán a los clientes del Puerto de Gijón disponer de una estructura de comunicaciones entre el interior industrializado de España y los muelles asturianos, eficaz y a bajo costo.

3. MARCO DE REFERENCIA

3.1 ANTECEDENTES

Colombia, no ha desarrollado una política exterior fuerte hacia la Cuenca del pacífico. Sin embargo es posible y viable la inserción del país a esta región que ofrece posibilidades económicas para el desarrollo del mismo.

Teniendo en cuenta que la política exterior colombiana a lo largo de su historia ha estado tradicionalmente enfocada ante todo hacia los EEUU, y que de igual forma ha buscado diversificar sus relaciones con otros países sin que ello se haya logrado plenamente; insertarse a la Cuenca del Pacífico es una posibilidad que aunque parezca difícil de llevar a cabo, podría traer buenos dividendos para el país.

“El período presidencial de Belisario Betancur en el cual se logran vínculos relevantes con países pertenecientes a Asia Pacífico, mediante el ingreso de Colombia al Movimiento de Países No alineados y se construye la Base Naval del Pacífico en Bahía Málaga. La política exterior implantada en los últimos años por Colombia ha logrado construir lazos (con países como Perú, Chile, Argentina) más fuertes para la comercialización y transporte de productos, y un mejor conocimiento de la región de la Cuenca del Pacífico.”⁴

⁴ ARANGO, Luz G. y LÓPEZ, carmen. globalización, apertura económica y relaciones industriales en América latina.. Santa Fe de Bogotá, 2005: centro de estudios sociales. Universidad Nacional. Facultad de ciencias humanas, 1999. p. 97-98

Si bien la idea de que los países latinoamericanos que no hacen parte de la Cuenca del Pacífico se vinculen a la cooperación que presta esta región fue expresada por los gobiernos de Singapur y Chile; Colombia por ser el puente que conecta a las Américas, Europa y Asia puede convertirse en un intermediario más fuerte que el mismo Chile. Para hacer esto posible es indispensable que el gobierno intensifique sus esfuerzos diplomáticos en busca de una posición importante dentro de los países latinos del sur.

Se busca no sólo dar una priorización a la Cuenca del Pacífico, sino crear una nueva visión distinta a la política exterior Colombiana que ha sido inclinada principalmente a Estados Unidos. La actuación de Colombia frente a la Cuenca del Pacífico debe ser esencial en el ámbito político, económico y social, creando fuertes lazos que creen una nueva agenda internacional y logren beneficios a las dos partes.

“Infraestructura es una de las mayores debilidades que presenta Buenaventura.” ⁵

Los paros de los transportadores de carga han puesto en evidencia los graves problemas de competitividad del principal puerto del país, por el que se mueve más del 50% del comercio exterior colombiano. El panorama es aún más delicado en momentos en que el país se alista para iniciar un acuerdo comercial con Estados Unidos (TLC).

⁵ ENTREVISTA con Eward Román, cargo Alcaldía de Dagua gerencia administrativa y financiera. Dagua-Valle, 2 febrero 2005.

“Las cifras son preocupantes: 250.000 toneladas de carga, especialmente gráneles (maíz, soya y frijol), no han podido salir del puerto desde el pasado 14 de septiembre de 2004 fecha en la que se inició el paro, en tanto que las pérdidas ya pasaron de los \$30.000 millones. Lo que traduce esto es que, por causa de las dos protestas, el comercio exterior del Valle del Cauca ha dejado de recibir ingresos por \$55.000 millones. Pero si a esa cifra se le suman las pérdidas que han provocado los otros 17 paros camioneros registrados en la última década, el balance es bastante exorbitante, sostiene Víctor Julio González, gerente de la Sociedad Portuaria Regional.

Si bien la falta de una vía alterna es una de las enormes debilidades que se deben resolver para hacer más competitiva a Buenaventura, existen otras debilidades que deberán corregirse rápidamente, o de lo contrario Colombia entera perderá competitividad.

El inventario de las mayores flaquezas que afectan al Puerto, y sus posibles soluciones, es el siguiente:

PLAN VIAL. “El diseño y las especificaciones de la vía que comunica el interior del país con el Puerto vienen de los años 70, y el tráfico se ha incrementado en más de diez veces desde esa época, explica Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI.

Esa es una de las obras claves para convertir a Buenaventura en una ciudad competitiva.

El proyecto demandará una inversión de por lo menos US\$250 millones, pero lo grave es que el Gobierno Nacional no la incluyó en el plan de vías del año 2005 ni existe una solución en el corto plazo.

EL TREN DEL PACÍFICO. Se convirtió en la mejor solución para movilizar entre Cali y el puerto y viceversa. Sin embargo, las expectativas se cumplieron de manera parcial, puesto que carece de suficiente maquinaria.

3.2 SITUACION ACTUAL

El puerto de Buenaventura presenta un gran congestionamiento ya que por Buenaventura se movilizaron durante el primer semestre de 2005 unos 4,3 millones de toneladas de productos exportados e importados.

El puerto, que proyecta movilizar 9 millones de toneladas de mercancía en este año y superar la cifra récord de 8,7 millones de toneladas en 2004, también registró un mayor número de naves arribadas con un crecimiento del 10 por ciento, frente al mismo período del año pasado.

En cuanto a los porta-contenedores, destacó que éstos presentaron un crecimiento del 13 por ciento con la recalada de 505 buques. El número de

contenedores pasó de 205.435 a 265.768 en comparación con el mismo lapso de 2004.

El puerto buenaventura tiene una gran importancia a nivel nacional e internacional, su ubicación permite ser de gran utilidad y una fuerte herramienta para aumentar la competitividad de nuestro país tratarse de comercio exterior, es por esto que cada vez serán mas las exigencias y los requerimientos que se demandaran por parte de empresas que se mueven en este entorno para tener una mayor eficiencia en todos los tramites necesarios para realizar comercio exterior.

Debido a la gran exigencia de capacidad de almacenaje y la falta de tamaño en relación a la gran cantidad de productos que llegan diariamente, esto genera demoras en tramites, incomodidades en las negociaciones de mercancía internacional en las que se requieren la mayor rapidez posible, sobre costos en las diligencias de nacionalización por el alto costo que tiene el mantener en bodega los productos, el deterioro de algunas instalaciones por su mal uso y sobre uso, son algunas de las principales razones por las que este importante puerto es poco competitivo para lograr un gran desarrollo del país sobre todo en el momento que se ejecuten diferentes tratados con otros países tales como el TLC que esta en actual negociación.

Ya que en Colombia el puerto de Buenaventura es el mas importante y se encuentra muy bien situado geográficamente la implementación de la ZAL traería

grandes beneficios económicos (mas agilidad en tramites y distribución) y sociales (mayor generación de empleo), a la vez que una ventaja y oportunidad de enfrentar nuevos tratados y ser un país atractivo para otros comercialmente.

3.3 ZONA DE ACTUACIÓN LOGISTICA

Es por esto que de acuerdo a las expectativas que se ha creado por el municipio de Dagua el objetivo de la creación de la zona de actuación logística, es un proyecto planteado por el gobierno regional del Valle del Cauca en asociación con la Cámara de Comercio de Cali y el municipio de Dagua Valle, para descongestionar al Puerto Marítimo de Buenaventura el cual presenta un gran volumen de carga importada, produciendo sobre costos por retardo en la entrega de los productos.

Se pretende generar un puerto seco a 50 kilómetros de la zona portuaria para dar accesibilidad a las mercancías que provienen del exterior fruto de las importaciones, al mismo tiempo que se define la utilización de las vías de transporte como es la ferroviaria y así descargar los productos directamente de los buques a los trenes de carga y los cuales llevan la mercancía a la Zona especial y allí son realizados todos los tramites necesarios para su distribución en el país. Estos tramites son realizados de una manera mas rápida y efectiva en comparación a la forma en que actualmente se realizan en el puerto de Buenaventura, la adjudicación de la ZAL será privada, las funciones del puerto

como son actualmente no cambiaran, tanto importaciones como exportaciones se seguirán realizando de manera normal en este lugar, la diferencia radica en la opción ofrecida a los importadores la cual será utilizar de manera normal el puerto para realizar sus tramites o la nueva opción de utilizar la ZAL y de esta manera agilizar los tramites necesarios para utilizar la mercancía que obtuvieron del exterior.

3.4 REQUERIMIENTOS JURÍDICOS Y ADMINISTRATIVOS PARA LA CREACIÓN DE LA ZONA DE ACTUACIÓN LOGÍSTICA.

Ver anexo 1

En este acápite se ven cada uno de los gremios mas importantes e influyentes en todos los aspectos que tengan que ver con infraestructura en el municipio de Dagua, por medio de estos diferentes permisos entregados directamente a la alcaldía se muestra como el proyecto es aceptado para ser implementado, estos documentos fueron entregados por la alcaldía con la cual comento que los diferentes gremios influyentes en la toma de decisiones presentan su apoyo y la espera a la implementación de la Zona.

Así mismo esta zona de actuación logística que funcionaria bajo el régimen de Zona franca deberá cumplir con los artículos y decretos concernientes

4. METODOLOGIA

Con el fin de evaluar y conocer que opinan la población civil de acuerdo a sus conocimientos, se realizo una investigación concluyente en donde se muestran las diferentes ventajas y desventajas que las personas ven acerca de la implementación del proyecto ZAL. Las personas seleccionadas pertenecen al segmento de estrato 3 (mayor estrato de la zona) con conocimientos del puerto y sus principales funciones.

4.1 TIPO DE ESTUDIO

Se realizo un estudio dividido a dos poblaciones compuestas por “Los principales importadores” y “habitantes de Dagua”

4.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

Se utilizo el sistema aleatorio estratificado para selecciona a los integrantes de la muestra, para los habitantes de Dagua se realizaron 100 encuestas para un error de 10% un nivel de confianza del 95% y un p y q de 0.5, se utilizo el método probabilístico donde cada integrante de la población tenía la misma probabilidad de ser escogido. Existe una población de 30000 habitantes lo que nos da una población infinita.

Formula utilizada para el tamaño de la muestra:

$$n = (Z^2 * p * q) / e^2$$

Z= nivel de confianza 95%

P y Q= probabilidad para que cada elemento de la población sea seleccionado, en este caso cada uno es del 0.5.

e= error del muestreo que es la precisión del cada uno de los datos que se mostrarán. En nuestro caso fue del 10%.

4.3 TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El estudio se dividió en dos, para la primera población la cual se conforma por grandes empresas que distribuyen sus productos importados hacia todo el país se realizó una entrevista no estructurada para conocer las opiniones acerca del proyecto. La segunda población conformada por los habitantes de Dagua de estrato 3 (mayor estrato en la zona) se les aplicó una encuesta totalmente estructurada la cual se realizó face to face. La tercera población conformada por algunos funcionarios públicos en la alcaldía se realizó una entrevista personal para conocer sus ideas. De esta manera se estudia cada una de las poblaciones por independiente y luego se mostrará un análisis conjunto de las tres poblaciones, mostrando así los puntos en los que están de acuerdo y así mismo los puntos que se deberán plantear mejor antes de implementar la ZAL. Las poblaciones serán representadas por una "N" y el número correspondiente a cada población.

4.4 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS

Los datos se analizaron estadísticamente en el programa SPSS 11.5. Se interpretaron las siguientes variables: Determinar el conocimiento de los proyectos que se piensan implementar en el puerto. Cuantificar el conocimiento ayudado del

proyecto ZAL. Establecer el grado de aceptación de este proyecto. Razones para aceptar o no aceptar la ZAL. Ventajas y desventajas del proyecto.

4.5 VERIFICACION DEL TRABAJO DE CAMPO

Población 1 (N1): Entrevistas realizadas personalmente por los autores de este trabajo consiguiendo una cita previa en cada una de las empresas del estudio.

Población 2 (N2): 3 encuestadores personalmente puerta a puerta. Fueron verificadas el 40% por vía telefónica y el 20% personalmente para un total del 60%. Las casas escogidas fueron seleccionadas aleatoriamente.

Población 3 (N3): Entrevistas realizadas personalmente por los autores de este trabajo consiguiendo una cita previa con los funcionarios que accedieron.

5. RESULTADOS

5.1 RESULTADOS DE LA ENCUESTA

A continuación se presentan los resultados obtenidos por parte de algunas empresas que trabajan en el campo del comercio exterior.

5.2 VENTAJAS Y DESVENTAJAS POR PARTE DE LOS PRINCIPALES IMPORTADORES (N1)

5.1.1 Gillette: Las grandes ventajas que trae el proyecto se da de acuerdo a distintas posibilidades para el desarrollo industrial. Si se observa que la planeación integrada facilitaría la extensión de la concentración industrial y empresarial para el mejoramiento de los procesos propios de las zonas portuarias a grandes polígonos estratégicamente seleccionados.

Para Gillette que es una multinacional que realiza toda su negociación a base de importaciones de productos manufacturados en otro país esta zona presenta un alto nivel de atracción ya que a través de estos canales en otros países la fluctuación normal de los productos es mas ágil permite un menor costo y rapidez lo cual es lo que requiere una empresa en un mundo de competencia ardua donde el mejor es quien es ágil eficaz y menos costosa y este tipo de zonas permite un incremento porcentual en las ganancias por el ahorro que se genera a partir de la eficiencia de sus procesos de manejo de cargas.

5.1.2 Carvajal: Los objetivos fueron, básicamente, reflexionar sobre la reciente experiencia de desarrollo de plataformas logísticas en otros países y poder obtener grandes beneficios, sobre zonas de actividades logísticas portuarias en Colombia, los aspectos claves son la integración de la logística terrestre con las operaciones de primera línea utilizando la vía férrea, y la concepción de la globalidad de la cadena de transporte, y no únicamente de los tramos marítimos.

De tal manera en su conjunto todas las operaciones logísticas han de optimizarse para aumentar la competitividad global de este modo frente a otras alternativas de cadenas de transporte y logística, la gran ventaja que trae para carvajal es poder hacer uso de las herramientas propuestas por el proyecto para dar mayor agilidad en los procesos de comercialización internacional al proponer una mejora también de los recursos económicos pues lo que esperaríamos de esta zona es que nos permita tener mayor eficiencia en el proceso, lo cual de por hecho que tengamos menos gastos de almacenamiento y otros en el puerto como sucede ahora.

Desventajas

Como posibles desventajas o problemas que a nuestro parecer podrían causar en empresas como carvajal son la consecución misma del proyecto, pues mientras se incorpora a un funcionamiento normal la zona a lo mejor llegarían a traer complicaciones con procesos mal llevados debido a que es algo completamente nuevo para el país y así como esto podría acarrear grandes beneficios si es bien

estructurado, por lo contrario al no tener experiencia y ser desconocido para el país la organización de esta zona deberá ser organizada poco a poco y este proceso podría ser a costa de diferentes errores que afectarían nuestras empresas lo que podría conllevar a pérdida de materiales traídos del exterior, o retraso en los procesos normales para la importación de productos. En pocas palabras el ser un proyecto nuevo el cual Colombia no tiene experiencia podría en sus principios mostrar falencias las cuales irán siendo arregladas pero el costo de este aprendizaje podría afectarnos.

5.1.3 Harinera del valle: Los Centros de Actuación Logística, actúan como puntos de redistribución regional, sin que los productos pierdan el origen esto nos brinda proporciones de ganancias en término de beneficio para el manejo ágil de las cargas logrando que compañías con sinergia internacional puedan tener beneficios de acuerdo a la naturaleza de las cargas que se compran en el exterior.

Pensamos que una zona especial para nosotros conllevaría procesos de fidelización con nuestros clientes por varias razones, bajos costos en todo el proceso de importación lo que nos da competitividad pues nuestro principal material de trabajo es traído de Canadá, muchas veces la rapidez en el proceso de importación por el congestionamiento que vive actualmente el puerto de Buenaventura nos ha llevado a tener contratiempos pues nuestra carga principal que es el trigo debe tener un manejo rápido para que no llegue a las plantas de transformación con algún tipo de plaga, por ello la agilidad en el proceso de

importación para harinera es vital por que de el depende en gran parte el éxito del negocio.

Desventajas:

La gran dificultad que ven en el proceso normal de una creación de una zona con tal importancia es el manejo que le de quien se encargue de el, en este caso el problema principal es mirar que tan eficaz resulta en la realidad la zona, su manejo es primordial pues el gobierno que seria el encargado y no sabemos que trabas se interpondrían en el proceso, también se ve como desventaja el hecho de que en Colombia esto funcionaria de manera arriesgada ya que el país no cuenta con la experiencia y somos aun un país con poca tecnología en términos de mejoramiento continuo de procesos de esta índole, lo cual pensamos pueda traer problemas para el proceso normal que ya manejamos conociendo los pro y contra de las alternativas que nos brinda el muelle normalmente.

5.1.4 Mazda: Los aspectos que se consideran importantes son la integración de la logística terrestre, la vía férrea, y la concepción de la globalidad de la cadena de transporte, mas el componente regional y las características logísticas de la plataforma que se va a montar en este espacio es determinante en la función estratégica y funcional lo que permitirá a través de ellos poder maximizar las ordenes de producciones y minimizar los costos en términos de tiempo, por tal razón vemos que la zona permitiría acceder de manera mas eficiente a las

mercancías que sean traídas lo cual nos refleja como compañía mayor rotación en las agencias de vehículos pues nuestro negocio depende de la agilidad que le demos al proceso de importación de vehículos y mientras minimicemos tiempo ganaremos clientes.

Desventajas

La principal desventaja que le encontramos al proyecto se puede ser la existencia de múltiples iniciativas (el gobierno esta pensando en tantas como la doble calzada, puerto seco en buga y la ZAL) por parte del gobierno nacional y la no ejecución de alguno de ellos “están acarreando mucho al mismo tiempo y por esto a la larga no se realiza nada”, además el dimensionamiento del proyecto y su ejecución hace dar cabida a dudas pues este requiere una gran infraestructura que al parecer nosotros pensamos vaya a complicar los procesos de almacenamiento de mercancías grandes pues la zona física parece tener carencia de espacio en el territorio estipulado.

5.1.5 Sony electrodomésticos: La principal ventaja que esta compañía ve a la adecuación de la zona especial comprende la rapidez en que se efectúen los proceso de nacionalización y despacho de las mercancías, pues la falta de desarrollo del puerto marítimo no permite optimizar el tiempo que en razón de la naturaleza de este tipo de producto va amarrada a las tasa de cambios que se originen en ese momento, este factor afecta directamente el precio de los

artículos como sucede casi en todos los productos que provienen del exterior y que son negociados en divisas.

Desventajas

La necesidad de ampliación del puerto marítimo de Buenaventura que no se da por razones cuestionadas como el factor de inversión por parte del gobierno que a la hora de invertir no ofrecen los recursos económicos necesarios, aun son un problema el cual no ha tenido una solución ninguna por parte del gobierno, siendo este puerto la principal entrada de mercancías proveniente de otras partes del mundo no ha tenido un buen manejo y por el contrario presenta enormes desventajas a los exportadores e importadores,.

La verdad la ZAL es una propuesta muy atractiva pero que consideramos se sale fuera de foco pues efectuar este proyecto tardaría un periodo de tiempo largo, lo cual para nosotros es la primer desventaja, además el desconocimiento del manejo de este tipo de zona y la burocratización de los procesos públicos sabemos que conllevaría de igual forma a hacer de esta una zona que no muestre ventaja alguna, pero si por lo contrario se manejan políticas de privatización y el manejo depende de un solo ente nos atreveríamos a decir que seria adecuado montar este tipo de idea.

5.1.6 Colombina: Vemos que la idea de implantar una zona para la importación de mercancías puede contraer múltiples beneficios por la industria nacional que importa diferentes tipos de productos, para nuestro caso en particular no nos vemos directamente beneficiados por la implementaron de esta zona pues nuestro negocio esta dado en buscar medidas de ampliación de mercados por lo cual hemos redefinido la naturaleza de la compañía para exportar.

De hecho tenemos negocios ya con reconocimiento y plantas de producción en otros países como lo es el mas representativo Brasil donde producimos nuestros confites, el caso es que vemos que las ventajas radicarían directamente en aquellas empresas que estén dedicadas a importar, sin embargo vemos que al tener una mayor capacidad el puerto marítimo las exportaciones por ende se verían beneficiadas y se darían proceso de mayor eficiencia en la exportación de productos lo cual nos traería varios beneficios en la maximización del tiempo de llegada de los productos y en la disminución de costos.

5.2 CONCLUSIONES DE LA OPINIÓN EMPRESARIAL: De acuerdo a las pretensiones de las empresas se pudo dejar ver que en su gran mayoría están de acuerdo con la implementación de la zona especial para la importación de cargas a través de un mecanismo totalmente nuevo en los sistemas de nacionalización y transporte de carga internacional, aunque se muestran un poco escépticos a la creación de esta zona ya que encuentran diferentes variables que para ellos son

importantes, como quien será el directo encargado de la adecuación de la zona en este caso se refiere si a entidad publica o privada pues ven en el sector publico una barrera por los manejos que se propongan allí.

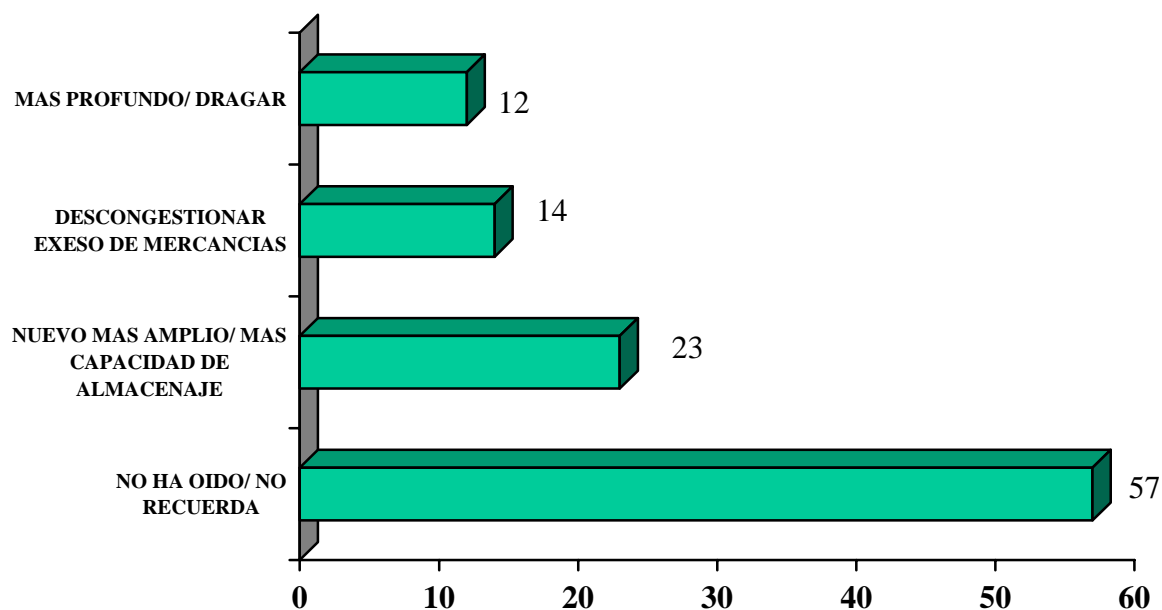
Existen diferentes proyectos encadenados pero cada uno con diferente inversión y a la larga no se está enfocando en uno solo de manera directa y completa. Por medio de estas opiniones podemos notar que para estas grandes empresas la implementación de la ZAL en sus inicios no va a ser tan efectiva y benéfica al país como se pretende o como el proyecto muestra, analizando las respuestas de cada uno de los representantes y encargados de estas negociaciones no se muestran muy emocionados con el proyecto, lo cual la alcaldía tiene que ver antes de implementarlo, por medio de una investigación mas profunda de tipo cuantitativo y así determinar cada una de las opiniones desde la mas importante hasta la mas detallada y así realizar campañas que los motiven y les permitan ver la capacidad que se tendría para implementar esta Zona especial y su administración.

5.3 RESULTADOS POR PARTE DE LOS HABITANTES DE DAGUA (N2)

5.3.1 Conocimiento de proyectos a realizar en el puerto

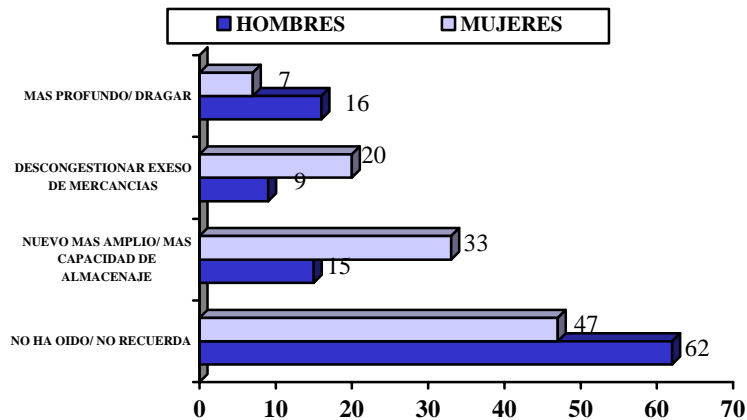
Para conocer que proyectos han oído las personas acerca del puerto de B/ventura se preguntó de una manera espontánea acerca de estos, el proyecto mas recordado es un nuevo puerto mas amplio, pero en general las personas no saben o no recuerdan el que han escuchado sumando estas dos respuestas un 57%. Ninguno de los entrevistados nombro el proyecto “zona de actuación logística” (ZAL), a pesar de que nombraron un poco sus funciones proyectadas, con un 14% en la idea de descongestionar el exceso de mercancía. (ver figura 1)

Figura 1. Resultados de la encuesta acerca del conocimiento de proyectos



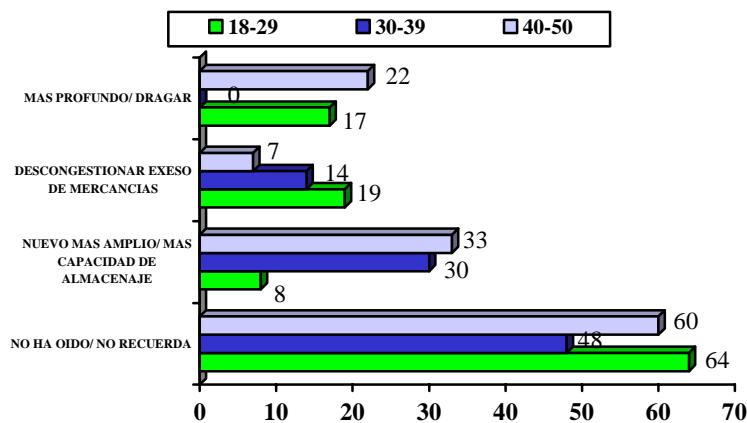
Las mujeres a diferencia de los hombres con un 33% han escuchado más acerca de la ampliación del puerto. (Ver figura 2)

Figura 2. Resultados de la encuesta acerca del conocimiento de proyectos según sexo.



El conocimiento del proyecto para descongestionar el puerto va disminuyendo a medida que la edad aumenta.

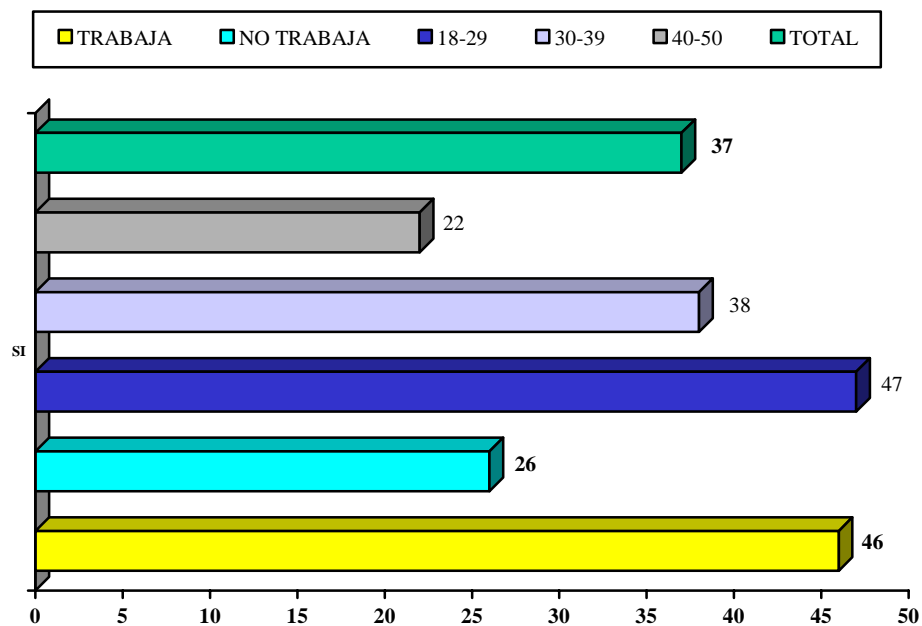
Figura 3. Resultados de la encuesta acerca del conocimiento de proyectos según edad.



5.3.2 Conocimiento ayudado del proyecto zal

Al precisar un poco mas en el tema acerca de la ZAL solo el 37% de los entrevistados lo han escuchado, la edad es un factor que influye en este conocimiento entre menos edad mas se ha escuchado de el proyecto, así mismo el 46% de las personas que trabajan han escuchado de este en comparación con un 26% de las que no trabajan. (Ver figura 4)

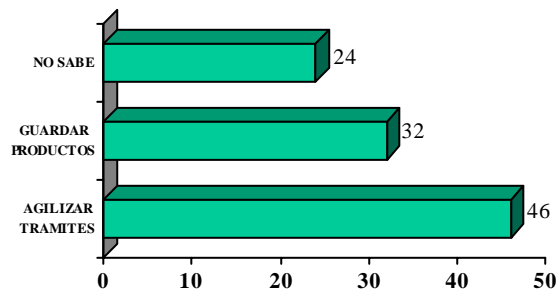
Figura 4. Conocimiento con ayuda de el proyecto ZAL.



5.3.3 Conocimiento acerca de las funciones de la zal

De las personas que han oído hablar de una ZAL el 46% explican que consiste en un lugar para realizar trámites de importación con mas rapidez. (Ver figura 5)

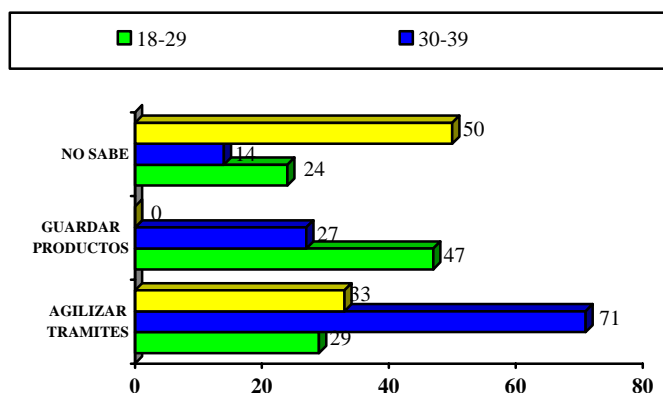
Figura 5. Conocimientos de las personas acerca de las funciones de una ZAL.



La anterior idea nombrada acerca de agilizar trámites radica mas en las personas entre 30 – 39 años con un 71%, en las personas entre 18 – 29 años el 47% opinan que es un lugar para guardar los productos importados temporalmente. Estas dos ideas muestran un claridad de ideas en lo que consiste la ZAL. (Ver figura 6)

Figura 6. Conocimientos de las personas acerca de las funciones de una ZAL.

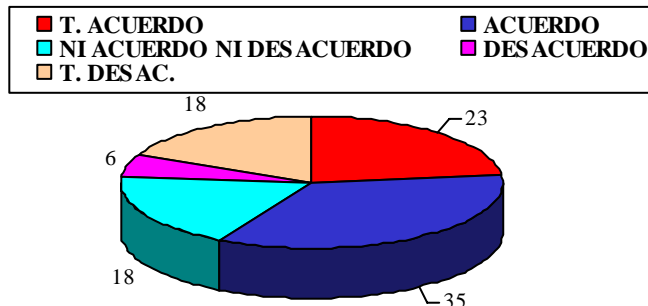
Según la edad



5.3.4 Aceptación de la implementación del proyecto

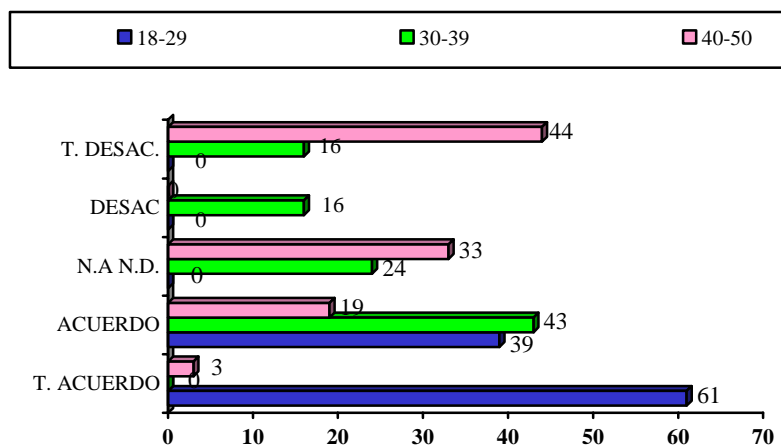
El proyecto presenta un gran aceptación con un 35% acuerdo y un 23% total acuerdo. (Ver figura 7)

Figura 7. Nivel de aceptación del proyecto.



La anterior aceptación es mayor entre menos edad tengan las personas, las personas entre 40 – 50 años presentan un 44% de rechazo y un 33% que no están seguros. Las personas que trabajan presentan más aceptación por el proyecto con un 77%. (Ver figura 8)

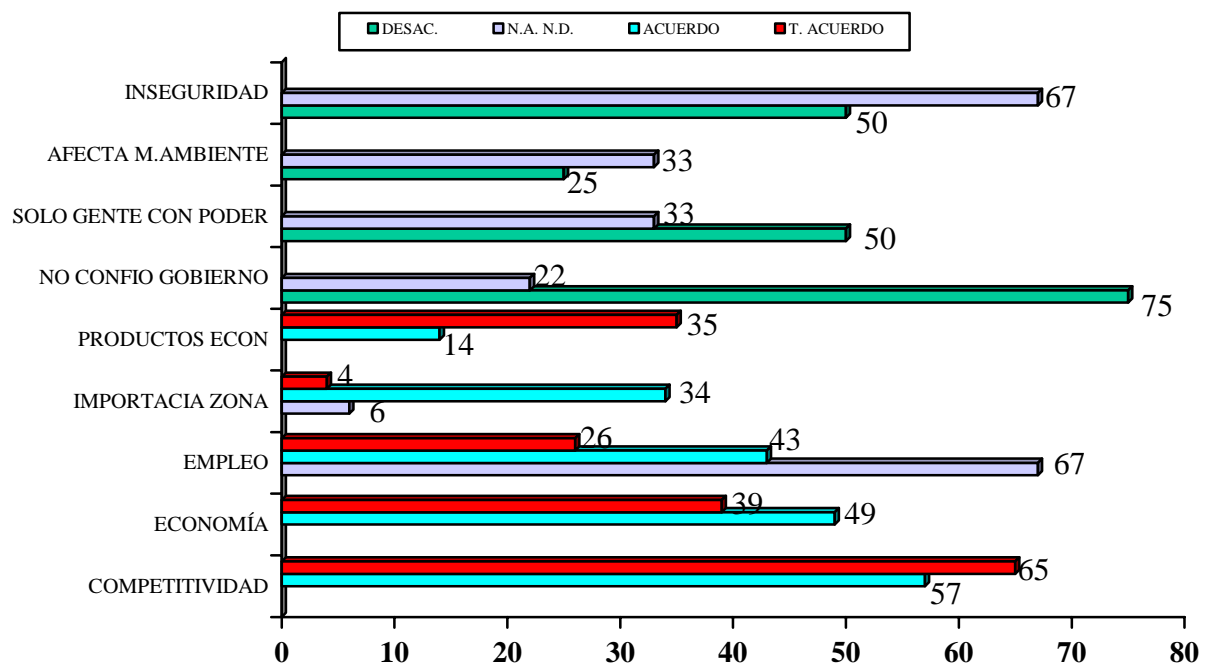
Figura 8. Nivel de aceptación del proyecto según edad.



5.3.5 Razones para estar acuerdo o no con la ZAL

La principal razón de no aceptación es debido a que las personas no confían en los planes en que el gobierno tenga que ver debido a los grandes intereses de algunas personas que están en juego, por esto es la razón que le sigue la cual comenta que solo beneficiaría a gente con poder con un 67%, Las personas que están en una posición neutral opinan que el incremento de la inseguridad es el precio a pagar por la oportunidad de mas empleo cada uno con un 67%. Para las personas que están de acuerdo este proyecto traería beneficios competitivos al país además de que mejoraría la economía de la zona. (Ver figura 9)

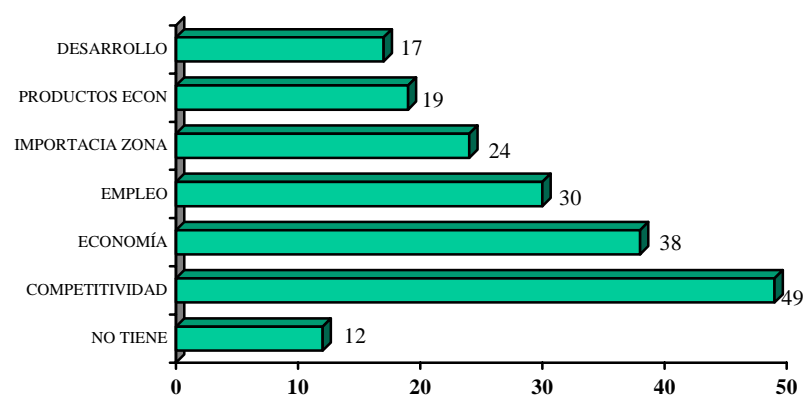
Figura 9. Razones para la aceptación o el rechazo con el proyecto ZAL.



5.3.6 Ventajas de la implementación del proyecto

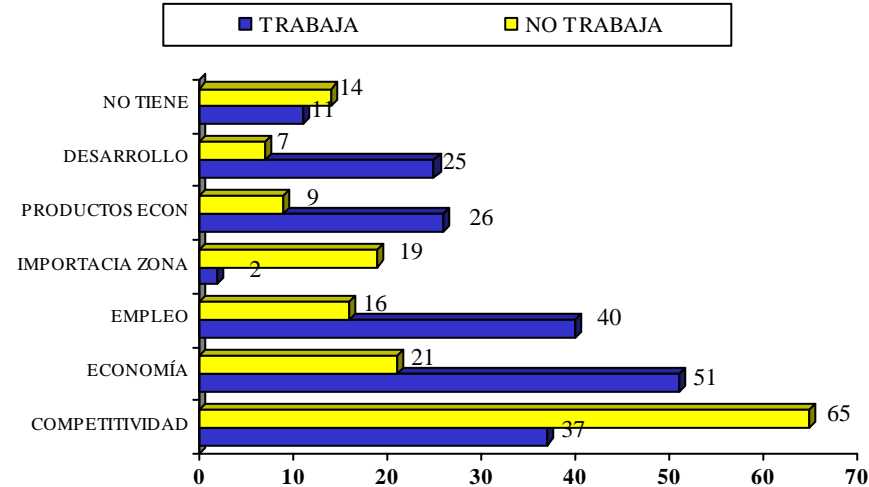
Para la mitad de los entrevistados el proyecto presenta como ventaja los beneficios competitivos para el país. (Ver figura 10)

Figura 10. Las ventajas del proyecto para la región.



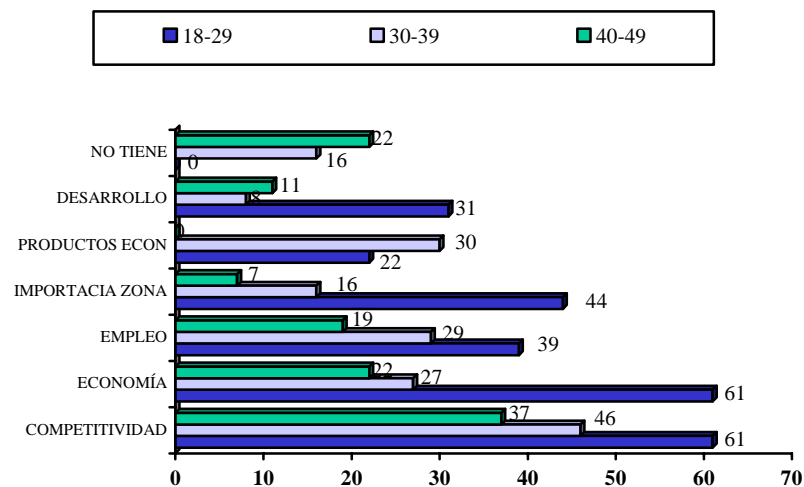
Las personas que trabajan ven las ventajas mas por el lado de la mejora en la economía con un 51% y las oportunidades de empleo con un 40%. (Ver figura 11)

Figura 11. Las ventajas del proyecto para la región según situación laboral.



Nuevamente vemos que entre mas edad presenten los entrevistados opinan que la implementación tiene menos ventajas. Las personas entre 18 - 29 años piensan que las principales ventajas son la economía y el aumento de la competitividad de la zona y el país. (Ver figura 12)

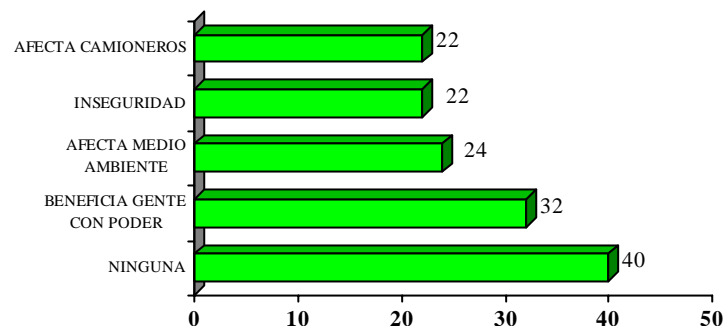
Figura 12. Las ventajas del proyecto para la región según edad.



5.3.7 Desventajas de la implementación del proyecto

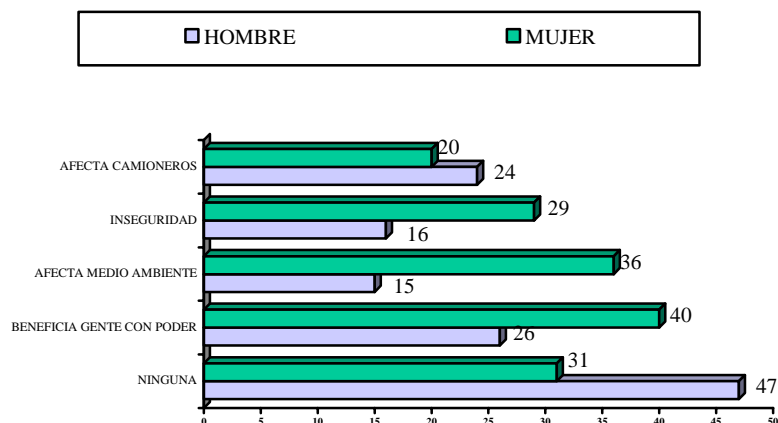
Con un 32% se opinan que solo la gente con poder se beneficiara de este plan. (Ver figura 13)

Figura 13. Desventajas del proyecto ZAL.



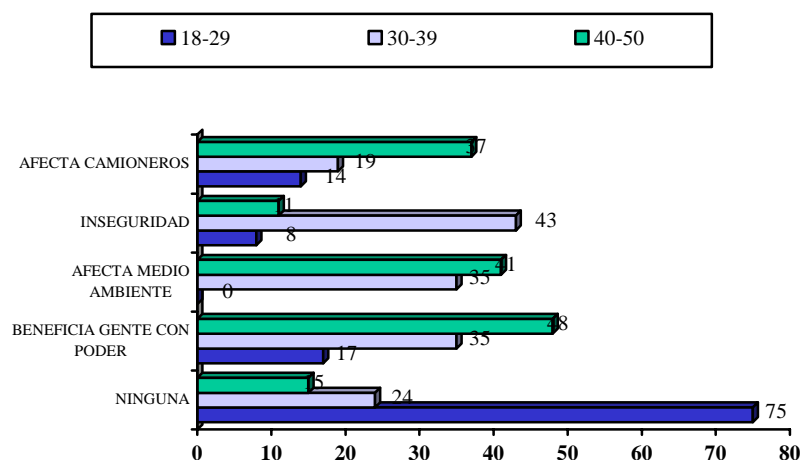
La anterior idea radica en las mujeres con 40%. Los hombres con un 47% dicen que no tiene desventajas a diferencia de las mujeres con 31%. (Ver figura 14)

Figura 14. Desventajas del proyecto ZAL según sexo.



Solo la gente con poder se va a beneficiar de este proyecto piensan las personas entre 40 – 50 años con un 48%. Nuevamente entre mas jóvenes sean las personas opinan que no existe desventajas, ya que claramente se ve que el 75% de los jóvenes opinan que no hay desventajas. (Ver figura 15)

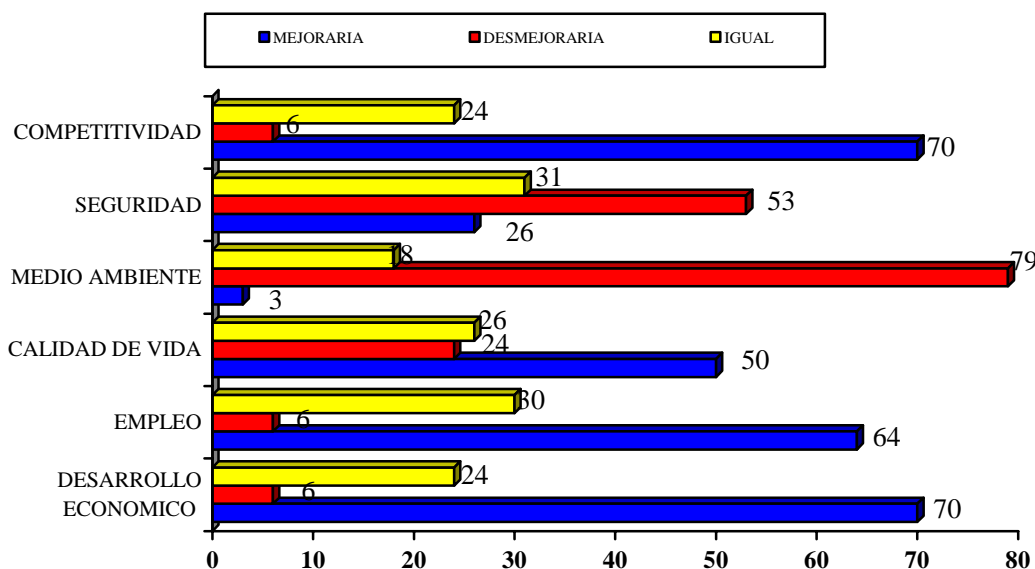
Figura 15. Desventajas del proyecto ZAL según la edad.



5.3.8 Aspectos en que mejoraría o desmejoraría la zona con el proyecto ZAL

A los entrevistados se les realizó una pregunta en la cual debían opinar acerca de 6 importantes características a la hora de implementar el proyecto, debían responder si para ellos mejoraría, desmejoraría o continuaría igual. De esta forma se puede ver que los entrevistados son conscientes de que este proyecto podría afectar el medio ambiente y la seguridad de la zona. (Ver figura 16)

Figura 16. Aspectos en que se mejoraría o a su vez afectaría la región con la ZAL



5.3.9 Conclusiones de los habitantes de dagua: A manera de conclusión podemos decir que la edad es un factor muy relevante a la hora de hablar de la implementación del proyecto ZAL, las personas jóvenes están mas a favor de la implementación que las personas mas adultas, en general los entrevistados opinan que no confían completamente en las gestiones realizadas por el gobierno, entidades publicas o cualquier empresa de carácter privado pero que conlleve en sus resultados al interés personal de algún miembro del gobierno.

Entre las principales razones de aceptación vemos que la competitividad para el país ante el nuevo mercado (tratados a realizarse tal como el TLC) y la mejora en la economía son las razones por las que aceptan la implementación, se debe tener esto en cuenta ya que a la hora que no se cumpliera estas ideas las personas (generalmente las mas jóvenes) pueden llegar a sentirse engañadas o inconformes y esto podría acarrear un conflicto que afectaría a los habitantes de la zona.

El proyecto se comenzaría a ejecutar en mas o menos 5 años y su funcionamiento seria dentro de mas o menos 10 años lo cual como investigadores podemos notar que las personas que ahora están de acuerdo con el proyecto por cada una de las razones dadas, serán las que posiblemente estarán laborando e influyendo en sus funciones, lo cual nos dice que la alcaldía deberá comparar los objetivos de este proyecto con lo que los habitantes de la zona están esperando.

5.3.10 Aceptación de la implementación: De acuerdo con Jaime Anaya concejal departamento de hacienda en los últimos años, a partir de 1990, la mayor parte de países de América Latina han aprobado leyes que han permitido reformas profundas de los modelos organizativos de los puertos. Prácticamente todas estas reformas han ido en el sentido de liberalizar los servicios y privatizar los puertos o sus terminales. Muchos de estos países de Latinoamérica han sido inducidos a implantar estas reformas en el sector portuario, por condicionalidades de los organismos multilaterales de ayuda financiera, que han incluido la obligación de transformar el sistema portuario dentro de los respectivos contratos de refinanciamiento y los posibles contratos de préstamo.

A principios de los noventa se sancionó una ley que asignó la responsabilidad de administrar los puertos a sociedades regionales de carácter privado. El gobierno mantuvo la propiedad de los puertos, los cuales fueron otorgados en concesión a dichas sociedades por un período de 20 años. Las sociedades de puertos son responsables de contratar con operadores portuarios para el uso de las instalaciones y supervisar dicho uso, por lo tanto, en el caso colombiano las sociedades portuarias no proveen servicios directamente, siendo un modelo tipo multioperador, es por ello que generan un congestionamiento y lo que se pretende es darle una nueva visión a través de la zona especial.

Ejemplo a seguir:

La modernización y reforma portuaria de México comenzó en 1993 con dos importantes cambios: la sanción de la Ley de Puertos y el desmantelamiento de la agencia pública Puertos Mexicanos (PUMEX), hasta el momento el único ente autorizado para construir infraestructura portuaria y prestar servicios portuarios.

El primer objetivo perseguido fue la descentralización del sistema, a través de la creación de Administraciones Portuarias Integrales (APIs) en cada puerto o grupo de puertos. Así, las APIs son empresas públicas encargadas de la administración de los puertos, en cuyo manejo participan representantes tanto de los estados y municipalidades como del sector privado. El derecho sobre los activos de los puertos fue otorgado a las APIs, las cuales deben otorgarlos en concesión al sector privado, estas funcionan de manera preactiva para dar mayor funcionalidad a cada área y genera mayor eficacia en los procesos de manejo de cargas.

De acuerdo a Gloria Quiceno concejal tesorería Tanto el puerto individualmente como en conjunto, considerado como un sistema portuario, son sin duda unidades económicas y de prestación de servicios de gran importancia para el desarrollo económico de un país, que exigen una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, y además la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadística y control de gestión, todo esto es muy difícil de conseguir con la rígida estructura de la administración pública y es por esto que se ha hecho necesario la creación de entidades publicas de gestión, que desarrollan su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos

establecidos las zonas de actuación logística buscara complementar todos los procesos del puerto marítimo de buenaventura para dar a este un mayor potencialidad a la erradicación del proyecto basado en las leyes colombiana y tomando ejemplo de los procedimientos internacionales para dar cabida a una proyección correcta de sistema para liberar el puerto.

6. CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos en las investigaciones realizadas nos permiten concluir tanto los puntos de concordancia entre empresas, habitantes y funcionarios, como los puntos en que existen discrepancias:

Las empresas ven muy atractivas las ideas y las proyecciones del proyecto al igual que los habitantes de Dagua, lo cual en un punto inicial y de análisis acelerado presenta una buena aceptación del proyecto, la población de Dagua espera que este proyecto acarree beneficios económicos para la zona y aumento de empleo, la alcaldía tiene puesto en la implementación de la ZAL muchas expectativas para cumplir a cada uno de los posibles beneficiados tanto como usuarios así como sus futuros empleados,

La ZAL traerá mucha competitividad al país, su utilización permitirá que empresas en el entorno de comercio exterior tanto importando como exportando realicen sus trámites de una manera mucho más eficiente y así lograr la distribución de estos productos más rápido, cumpliendo estos intereses las expectativas serán una realidad y la competitividad del país aumentará. Por otro lado los habitantes de Dagua piensan que solo las personas que tienen poder (como políticos, o funcionarios públicos) se beneficiarán de este proyecto, debido a la tendencia que los proyectos del gobierno han mostrado, las empresas dudan de la capacidad administrativa para manejar de una manera eficiente y correcta los trámites

necesarios debido a la falta de confianza en los proyectos nuevos para el país, la utilización (debido a que es voluntaria) de esta Zona en un principio no será la proyectada, por ende las utilidades y beneficios económicos esperados no se cumplirán y en ese momento los habitantes y los empleados de la zona no sentirán completa satisfacción, los temores y desventajas mostradas en la investigación⁶, Pensamos que el proyecto aun no esta bien planteado pues se esta esperando mucho de el y sus resultados solo serán vistos al cabo de varios años en los que se deberá ir aprendiendo de los errores los cuales van a afectar no solo a las empresas, sino también a los habitantes del sector y empleados de la zona los cuales esperan ver beneficios de inmediato.

⁶ Ver numeral 5.3.7 Pág. 40

7. RECOMENDACIONES

La alcaldía de Dagua debe tener diferentes puntos y objetivos claros antes de implementar el proyecto, puesto que las personas posiblemente futuros empleados presentan grandes expectativas económicas las cuales por las conclusiones ya mencionadas no serán a un corto plazo debido a que se necesitara realizar campañas para motivar y convencer a las empresas importadoras a utilizar este nuevo servicio, las personas deben ser enteradas de que las expectativas no serán inmediatamente cumplidas pero con el paso de 5 años se podrán empezar a ver los beneficios, para poder tomar la decisión de implementar la zona se debe tener en cuenta el factor que ejerce los cambios ambientales pues ellos son una realidad que debe ser tomada muy en cuenta.

BIBLIOGRAFIA

ARANGO, Luz G. y LÓPEZ, Carmen. [Globalización, apertura económica y relaciones industriales en América Latina](#). Santa fe de Bogotá: Centro de Estudios Sociales, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, 1999. p. 97-98.

Código Sustantivo del Trabajo. Códigos de trabajo 2004. [en línea]. Santa fe de Bogota: Presidencia de la república, 2004. [consultado 1 Abril 2005]. Disponible en <http://www.secretariassenado.gov.co>

Constitución Nacional de Colombia. Constituciones colombianas 1990. [en línea]. Santa fe de Bogota: Presidencia de la república, 1990. [consultado 2 Abril 2005]. Disponible en <http://www.presidencia.gov.co>

Contrato de la Concesión Portuaria a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Contratos y decretos 1990. [En línea]. Buenaventura: Presidencia de la república, 1990. [consultado 2 Abril 2005]. Disponible en <http://www.presidencia.gov.co>

LEOPOLDO, Fergusson, Impuestos, crecimiento económico y bienestar en Colombia. En: Desarrollo y Sociedad. vol. 52 (Septiembre 2003); p. 24.

El desafío de los Puertos de tercera generación en América Latina (Fundación Argentina de Estudios Marítimos). Buenos Aires: El Ateneo patagones, 2004. p. 108.

Estatuto de Puertos Marítimos de Colombia. Contratos y decretos 1990. [en línea]. Santa fe de Bogota: Presidencia de la república, 1990. [consultado 2 Abril 2005]. Disponible en <http://www.presidencia.gov.co>

ICONTEC. Norma 1486, (quinta actualización), Documentación. Presentación de tesis, trabajos de grado y otros trabajos de investigación. [en línea]. Santa fe de Bogota: ICONTEC, 2004. [Consultado 3 Abril 2005] Disponible en <http://www.icontec.org.co>

Ley 01 de 1991. Bogota. Leyes y normas 1991. [en línea]. Santa fe de Bogota: Presidencia de la república, 1991. [consultado 1 Abril 2005]. Disponible en <http://www.presidencia.gov.co>

Ley 100 de 1993 y Decretos Reglamentarios. Contratos y decretos. [en línea]. Santa fe de Bogota: Presidencia de la república, 1993. [consultado 3 Abril 2005]. Disponible en <http://www.presidencia.gov.co>

Norma 1075, Documentación. Numeración de divisiones y subdivisiones en documentos escritos [en línea]. Santa fe de Bogota: ICONTEC, 2004. [consultado 4 abril 2005]. Disponible en <http://www.icontec.org.co>

NASIR, Sapag. Criterios de evaluación de proyectos. Puntos fuertes en los proyectos. Chile: Universidad de Chile, 1997. p. 53.

Puertos en crecimiento Colombia en el nuevo mercado. En: Revista Cámara de Comercio de Cali. Vol. 1 (ene. 2005); p. 25.

VACCA Urbina. Evaluación de proyectos. México: McGraw-Hill, 1997. p.17.

VELAZQUEZ, Andrés. Nuevos puertos. En: Latin trade No. 8 (oct. 2005); p. 28-29.

Anexo 1. Encuesta zal

--- ZAL 2005 ---

Hombres y mujeres mayores de 18 años hasta 50 años habitantes de Dagua.

Buenos días (tardes) mi nombre es.. _____ podría atenderme en una corta encuesta.

- Tiene usted algún integrante de la familia trabajando en un puesto publico o en la alcaldía?

Si	1	Suspenda
No	2	Continúe

- Ha oído hablar usted acerca de el puerto de Buenaventura y algo de sus funciones?

Si	1	Continúe
No	2	Suspenda

1. Qué proyectos conoce o ha escuchado para realizar acerca del puerto y sus funciones?

2. Ha oído hablar acerca de una Zona de Actuación Logística?

Si	1	Pase a 2b
No	2	Pase a P3

2b. En sus palabras en que consiste una Zona de Actuación Logística?

3. ENTREGAR BRIEF (explicar si algo queda confuso). Ahora que sabe acerca de que es una Zona de Actuación Logística, que tan de acuerdo o en desacuerdo estaría con que se implementara en Loboguerrero?

TOTAL DESACUERDO	1
DESACUERDO	2
NI ACUERDO NI DES.	3
ACUERDO	4
TOTAL ACUERDO	5

4. Porque razones se encuentra usted... (P.3)?

5. Que ventajas le encuentra usted a este proyecto?

6. Que desventajas le encuentra usted a este proyecto?

7. Finalmente, que tanto mejoraría o desmejoraría este proyecto de Loboguerrero en los siguientes aspectos?
LEA*

ASPECTO	M	D	=
EL DESARROLLO ECONOMICO DE LA ZONA	1	2	3
LA GENERACIÓN DE EMPLEO	1	2	3
LA CALIDAD DE VIDA DE SUS GENTES	1	2	3
EL MEDIO AMBIENTE	1	2	3

LA SEGURIDAD DE LA ZONA	1	2	3
LA COMPETITIVIDA DE LA ZONA	1	2	3

DATOS DE CONTROL

Nombre: _____ Telf.: _____
Dirección: _____

SEXO		EDAD		E. CIVIL		OCUPACION	
Masculino	1	18 – 29 años	1	Casado	1	Trabaja	1
Femenino	2	30 – 39 años	2	Soltero	2	No trabaja	2
		40 – 50 años	3				

!!! MUCHAS GRACIAS !!!

Anexo 2. Tablas estadísticas

PROYECTO ZONA DE ACTUACION LOGISTICA ZAL
CONOCIMIENTO DE PROYECTOS A REALIZAR EN EL PUERTO (TABLA 1)

	TOTAL	SEXO		EDAD			ESTADO CIVIL		OCUPACION	
		MASCULINO	FEMENINO	18 - 29	30 - 39	40 - 50	CASADO	SOLTERO	TRABAJA	NO TRABAJA
UN NUEVO PUERTO MAS AMPLIO	23	8	15	3	11	9	14	9	10	13
	23.0%	14.5%	33.3%	8.3%	29.7%	33.3%	30.4%	16.7%	17.5%	30.2%
LO VAN A HACER MAS PROFUNDO	12	9	3	6		6	9	3	6	6
	12.0%	16.4%	6.7%	16.7%		22.2%	19.6%	5.6%	10.5%	14.0%
LO VAN A EMPEZAR A DESCONGESTIONAR	14	5	9	7	5	2	9	5	7	7
	14.0%	9.1%	20.0%	19.4%	13.5%	7.4%	19.6%	9.3%	12.3%	16.3%
OTROS	6	6		3	3		3	3	3	3
	6.0%	10.9%		8.3%	8.1%		6.5%	5.6%	5.3%	7.0%
NO HA ESCUCHADO NADA	27	15	12	17	2	8	15	12	17	10
	27.0%	27.3%	26.7%	47.2%	5.4%	29.6%	32.6%	22.2%	29.8%	23.3%
SI HA ESCUCHADO PERO NO RECUERDA	30	21	9	6	16	8	5	25	20	10
	30.0%	38.2%	20.0%	16.7%	43.2%	29.6%	10.9%	46.3%	35.1%	23.3%
TOTAL	100	55	45	36	37	27	46	54	57	43
	112.0%	116.4%	106.7%	116.7%	100.0%	122.2%	119.6%	105.6%	110.5%	114.0%

BASE: TOTAL ENTREVISTAS
PREGUNTA: 1

PROYECTO ZONA DE ACTUACION LOGISTICA ZAL
CONOCIMIENTO AYUDADO DEL PROYECTO ZAL (TABLA 2)

	TOTAL	SEXO		EDAD			ESTADO CIVIL		OCUPACION	
		MASCULINO	FEMENINO	18 - 29	30 - 39	40 - 50	CASADO	SOLTERO	TRABAJA	NO TRABAJA
SI	37	19	18	17	14	6	19	18	26	11
	37.0%	34.5%	40.0%	47.2%	37.8%	22.2%	41.3%	33.3%	45.6%	25.6%
NO	63	36	27	19	23	21	27	36	31	32
	63.0%	65.5%	60.0%	52.8%	62.2%	77.8%	58.7%	66.7%	54.4%	74.4%
TOTAL	100	55	45	36	37	27	46	54	57	43
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

BASE: TOTAL ENTREVISTAS
PREGUNTA: 2

CONOCIMIENTO ACERCA DE LAS FUNCIONES DE LA ZAL (TABLA 3)

	TOTAL	SEXO		EDAD			ESTADO CIVIL		OCUPACION	
		MASCULINO	FEMENINO	18 - 29	30 - 39	40 - 50	CASADO	SOLTERO	TRABAJA	NO TRABAJA
CONSISTE EN GUARDAR LOS PRODUCTOS IMPORTADOS TEMPORALMENTE	12	6	6	8	4		7	5	8	4
	32.4%	31.6%	33.3%	47.1%	28.6%		36.8%	27.8%	30.8%	36.4%
LUGAR DONDE SE PUEDE REALIZAR MEJOR LOS TRAMITES NECESARIOS	17	9	8	5	10	2	6	11	10	7
	45.9%	47.4%	44.4%	29.4%	71.4%	33.3%	31.6%	61.1%	38.5%	63.6%
OTRAS	5	2	3	3	1	1	4	1	3	2
	13.5%	10.5%	16.7%	17.6%	7.1%	16.7%	21.1%	5.6%	11.5%	18.2%
NS/ NR	9	5	4	4	2	3	5	4	7	2
	24.3%	26.3%	22.2%	23.5%	14.3%	50.0%	26.3%	22.2%	26.9%	18.2%
TOTAL	37	19	18	17	14	6	19	18	26	11
	116.2%	115.8%	116.7%	117.6%	121.4%	100.0%	115.8%	116.7%	107.7%	136.4%

BASE: CONOCEN EL PROYECTO (37)
PREGUNTA: 2B

PROYECTO ZONA DE ACTUACION LOGISTICA ZAL
ACEPTACION DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO (TABLA 4)

	TOTAL	SEXO		EDAD			ESTADO CIVIL		OCUPACION	
		MASCULINO	FEMENINO	18 - 29	30 - 39	40 - 50	CASADO	SOLTERO	TRABAJA	NO TRABAJA
TOTAL DESACUERDO	18	6	12		6	12	12	6	6	12
	18.0%	10.9%	26.7%		16.2%	44.4%	26.1%	11.1%	10.5%	27.9%
DESACUERDO	6	6			6			6		6
	6.0%	10.9%			16.2%			11.1%		14.0%
NI ACUERDO NI DESACUERDO	18		18		9	9	15	3	7	11
	18.0%		40.0%		24.3%	33.3%	32.6%	5.6%	12.3%	25.6%
ACUERDO	35	26	9	14	16	5	11	24	26	9
	35.0%	47.3%	20.0%	38.9%	43.2%	18.5%	23.9%	44.4%	45.6%	20.9%
TOTAL ACUERDO	23	17	6	22		1	8	15	18	5
	23.0%	30.9%	13.3%	61.1%		3.7%	17.4%	27.8%	31.6%	11.6%
TOTAL	100	55	45	36	37	27	46	54	57	43
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

BASE: TOTAL ENTREVISTAS
PREGUNTA: 3

PROYECTO ZONA DE ACTUACION LOGISTICA ZAL
RAZONES PARA ESTAR ACUERDO O DESACUERDO CON LA ZAL (TABLA 5)

	TOTAL	TOTAL DESACUERDO O	DESACUERDO O	NI ACUERDO NI DESACUERDO O	ACUERDO	TOTAL ACUERDO
TRAER BENEFICIOS COMPETITIVOS AL PAIS	35				20	15
	35.0%				57.1%	65.2%
MEJORARIA LA ECONOMIA DE LA ZONA	26				17	9
	26.0%				48.6%	39.1%
BRINDARIA MAS OPORTUNIDAD DE EMPLEO	33			12	15	6
	33.0%			66.7%	42.9%	26.1%
AUMENTARIA LA IMPORTACION DE LOBOGUERRERO	14			1	12	1
	14.0%			5.6%	34.3%	4.3%
LOS PRODUCTOS PODRIAN SER MAS ECONOMICOS	13				5	8
	13.0%				14.3%	34.8%
OTRAS POSITIVAS	6					6
	6.0%					26.1%
NO CONFIO EN EL GOBIERNO	22	18		4		
	22.0%	100.0%		22.2%		
BENEFICIARIA SOLO A GENTE CON PODER	18	12		6		
	18.0%	66.7%		33.3%		
DAÑARIA EL MEDIO AMBIENTE	12	6		6		
	12.0%	33.3%		33.3%		
AUMENTARIA LA INSEGURIDAD	24	6	6	12		
	24.0%	33.3%	100.0%	66.7%		
OTRAS NEGATIVAS	6			6		
	6.0%			33.3%		
TOTAL	100	18	6	18	35	23
	209.0%	233.3%	100.0%	261.1%	197.1%	195.7%

BASE: TOTAL ENTREVISTAS
PREGUNTA: 4

PROYECTO ZONA DE ACTUACION LOGISTICA ZAL
VENTAJAS DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO (TABLA 6)

	TOTAL	SEXO		EDAD			ESTADO CIVIL		OCUPACION	
		MASCULINO	FEMENINO	18 - 29	30 - 39	40 - 50	CASADO	SOLTERO	TRABAJA	NO TRABAJA
TRAER BENEFICIOS COMPETITIVOS AL PAIS	49	25	24	22	17	10	25	24	21	28
	49.0%	45.5%	53.3%	61.1%	45.9%	37.0%	54.3%	44.4%	36.8%	65.1%
MEJORARIA LA ECONOMIA DE LA ZONA	38	23	15	22	10	6	5	33	29	9
	38.0%	41.8%	33.3%	61.1%	27.0%	22.2%	10.9%	61.1%	50.9%	20.9%
BRINDARIA MAS OPORTUNIDAD DE EMPLEO	30	15	15	14	11	5	9	21	23	7
	30.0%	27.3%	33.3%	38.9%	29.7%	18.5%	19.6%	38.9%	40.4%	16.3%
AUMENTARIA LA IMPORTACION DE LOBOGUERRERO	24	24		16	6	2	6	18	16	8
	24.0%	43.6%		44.4%	16.2%	7.4%	13.0%	33.3%	28.1%	18.6%
LOS PRODUCTOS PODRIAN SER MAS ECONOMICOS	19	16	3	8	11		10	9	15	4
	19.0%	29.1%	6.7%	22.2%	29.7%		21.7%	16.7%	26.3%	9.3%
MAS DESARROLLO PARA LA ZONA	17	8	9	11	3	3	11	6	14	3
	17.0%	14.5%	20.0%	30.6%	8.1%	11.1%	23.9%	11.1%	24.6%	7.0%
OTRAS POSITIVAS	12	6	6		5	7	9	3	6	6
	12.0%	10.9%	13.3%		13.5%	25.9%	19.6%	5.6%	10.5%	14.0%
NO TENDRIA VENTAJAS	12		12		6	6	6	6	6	6
	12.0%		26.7%		16.2%	22.2%	13.0%	11.1%	10.5%	14.0%
TOTAL	100	55	45	36	37	27	46	54	57	43
	201.0%	212.7%	186.7%	258.3%	186.5%	144.4%	176.1%	222.2%	228.1%	165.1%

BASE: TOTAL ENTREVISTAS
PREGUNTA: 5

PROYECTO ZONA DE ACTUACION LOGISTICA ZAL
DESVENTAJAS DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO (TABLA 7)

	TOTAL	SEXO		EDAD			ESTADO CIVIL		OCUPACION	
		MASCULINO	FEMENINO	18 - 29	30 - 39	40 - 50	CASADO	SOLTERO	TRABAJA	NO TRABAJA
LOS CAMIONEROS SE VERIAN MUY AFECTADOS	22	13	9	5	7	10	10	12	12	10
	22.0%	23.6%	20.0%	13.9%	18.9%	37.0%	21.7%	22.2%	21.1%	23.3%
BENEFICIARIA SOLO A GENTE CON PODER	32	14	18	6	13	13	24	8	13	19
	32.0%	25.5%	40.0%	16.7%	35.1%	48.1%	52.2%	14.8%	22.8%	44.2%
DAÑARIA EL MEDIO AMBIENTE	24	8	16		13	11	11	13	8	16
	24.0%	14.5%	35.6%		35.1%	40.7%	23.9%	24.1%	14.0%	37.2%
AUMENTARIA LA INSEGURIDAD	22	9	13	3	16	3	12	10	4	18
	22.0%	16.4%	28.9%	8.3%	43.2%	11.1%	26.1%	18.5%	7.0%	41.9%
SE PONDRAN EN JUEGO MUCHOS INTERESES POLITICOS	7	2	5	1	2	4	3	4	3	4
	7.0%	3.6%	11.1%	2.8%	5.4%	14.8%	6.5%	7.4%	5.3%	9.3%
OTRAS NEGATIVAS	5	5			5			5	5	
	5.0%	9.1%			13.5%			9.3%	8.8%	
NINGUNA DESVENTAJA	40	26	14	27	9	4	15	25	29	11
	40.0%	47.3%	31.1%	75.0%	24.3%	14.8%	32.6%	46.3%	50.9%	25.6%
TOTAL	100	55	45	36	37	27	46	54	57	43
	152.0%	140.0%	166.7%	116.7%	175.7%	166.7%	163.0%	142.6%	129.8%	181.4%

BASE: TOTAL ENTREVISTAS
PREGUNTA: 6

PROYECTO ZONA DE ACTUACION LOGISTICA ZAL
ASPECTOS EN QUE MEJORARIA O DESMEJORARIA LA ZONA CON EL PROYECTO ZAL (TABLA 8)

	MEJORARIA	IGUAL	DESMEJORARIA	TOTAL
EL DESARROLLO ECONOMICO DE LA ZONA	70.0%	24.0%	6.0%	100.0%
LA GENERACION DE EMPLEO	64.0%	30.0%	6.0%	100.0%
LA CALIDAD DE VIDA	50.0%	26.0%	24.0%	100.0%
EL MEDIO AMBIENTE	3.0%	18.0%	79.0%	100.0%
LA SEGURIDAD DE LA ZONA	26.0%	21.0%	53.0%	100.0%
LA COMPETITIVIDAD DE LA ZONA	70.0%	24.0%	6.0%	100.0%

BASE: TOTAL ENTREVISTAS
PREGUNTA: 7

Anexo 3. Zona franca industrial

Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios

Una Zona Franca Industrial es un área delimitada del territorio nacional cuyo objeto es promover y desarrollar el proceso de industrialización de bienes y de servicios destinados primordialmente a mercados externos, beneficiándose de incentivos en materia cambiaria, tributaria, aduanera y de comercio exterior. Decreto 2233 de 1996, Artículo 2°.

Las Zonas Francas han sido concebidas como un instrumento de promoción del comercio exterior que tiene como objetivos la generación de empleo y divisas, la transferencia de tecnología, la atracción de inversión y servir de polos de desarrollo de las regiones donde se ubican.

El régimen franco en Colombia tuvo sus inicios en 1958, con la creación de la Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla, mediante la Ley 105 del mismo año. En la década de los años setenta, comenzaron operaciones otras cinco Zonas Francas: Cartagena, Santa Marta, Cúcuta, Palmaseca y Buenaventura.

En julio de 1994, se procedió a la liquidación de estos establecimientos públicos y a la posterior entrega en administración al sector privado, en cumplimiento de lo establecido por la Ley 7a. de 1991 y los Decretos 2111 de 1992 y 1125 de 1993. En Buenaventura se dio por terminado el régimen franco, dada su orientación netamente comercial.

Como resultado del proceso de globalización de la economía, de las tendencias del comercio en el ámbito mundial y la nueva administración por parte del sector privado, se hizo necesaria una revisión y una modificación del régimen de Zona Franca en Colombia. De esta forma, se expidieron los Decretos 2131 de 1991 y 2233 de 1996, normas vigentes a la fecha, que permitieron la instalación de empresas prestadoras de servicios a los mercados externos, además de aquellas dedicadas a la producción o transformación de bienes.

Usuarios de las Zonas Francas Industriales de Bienes y de Servicios

Usuario Operador: Artículo 9° Decreto 918 de 2001.

Es la persona jurídica nacional o extranjera legalmente establecida en Colombia, con Número de Identificación Tributaria propio, que se constituye con el objeto de realizar actividades exclusivamente dentro de la Zona Franca. Entre sus funciones estarán las siguientes:

- Promover, dirigir, administrar y operar una o varias Zonas Francas.

- Adquirir, arrendar o disponer a cualquier título de inmuebles, con destino a las actividades de Zona Franca.
- Construir directamente o mediante contrato con Desarrolladores, la infraestructura y edificaciones de la Zona Franca, conforme al Plan Maestro de Desarrollo de que trata el numeral 3 del artículo 5 del decreto 2233 de 1996.
- Calificar a quienes pretendan instalarse en la Zona Franca, y hacer efectiva la pérdida de la calidad de Usuario en los eventos previstos en este decreto o en el acto de calificación.
- Autorizar y llevar el control de las operaciones de ingreso y egreso de mercancías e inventarios de bienes de los Usuarios Industriales y Comerciales, para lo cual el Usuario Operador deberá establecer un sistema computarizado de control de inventarios y efectuar inspecciones físicas a dichos inventarios y revisiones a los procesos productivos de los Usuarios Industriales, cuando lo considere conveniente, o cuando lo solicite el Ministerio de Comercio Exterior o la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sin perjuicio de las facultades legales de estas entidades.
- Expedir el certificado de integración de que trata el artículo 401 del decreto 2685 de 1999.
- Prestar a los Usuarios, si lo considera conveniente y de acuerdo con las normas pertinentes, sin los beneficios propios del régimen especial de Zona Franca, los servicios de suministro de agua, energía eléctrica, gas, telecomunicaciones, aseo, vigilancia y mantenimiento de la Zona, guardería, capacitación, atención médica, agencias de empleo, transporte de los empleados, pesaje, cargue y descargue de mercancías y centros de convenciones y de exposiciones.

Usuario Industrial de Bienes: 'Es la persona jurídica nacional o extranjera, legalmente establecida en Colombia, con Número de Identificación Tributaria propio, que realiza sus actividades en forma exclusiva dentro de la respectiva Zona Franca, consistentes en fabricar, producir, transformar o ensamblar bienes para su venta en los mercados externos prioritariamente'. Decreto 2233 de 1996, Art. 15.

Usuario Industrial de Servicios: 'Es la persona jurídica nacional o extranjera, legalmente establecida en Colombia, con Número de Identificación Tributario propio, que realiza sus actividades en forma exclusiva dentro de la respectiva Zona Franca, consistentes en la prestación de servicios con destino prioritariamente a los mercados externos, incluyendo las actividades científicas y tecnológicas'. Decreto 2233 de 1996, Art. 16.

Usuario Comercial: 'Es la persona jurídica nacional o extranjera, legalmente establecida en Colombia, que se instala en la Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios, con el objeto de realizar actividades de almacenamiento, conservación,

manipulación, distribución, empaque, reempaque, clasificación o limpieza de bienes, los cuales se podrán destinar a mercados externos o al mercado nacional'. Decreto 2233 de 1996, Art. 17.

Quienes pretendan ser calificados como Usuarios Industriales de Bienes, Industriales de Servicios y Comerciales, de conformidad con el Artículo 10 del Decreto 918 de 2001, deben presentar solicitud escrita de instalación ante el Usuario Operador, la que deberá contener como mínimo la siguiente información:

- Nombre o razón social y domicilio de los solicitantes;
- Descripción del proyecto a desarrollar;
- Composición o probable composición del capital vinculado al proyecto, con indicación de su origen nacional o extranjero;
- Cuando sea del caso, concepto favorable de la entidad competente sobre el impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con las normas ambientales vigentes;
- Si el solicitante se encuentra debidamente constituido, se deben satisfacer los requisitos del numeral 9 del artículo 5 del decreto 2233 de 1996;
- Si el solicitante no se encuentra constituido, debe cumplir los requisitos del numeral 10 del artículo 5 del decreto 2233 de 1996.
- También pueden ubicarse, sin los beneficios que otorga el régimen franco, empresas que presten servicios de apoyo en las zonas francas tales como: restaurantes, cafeterías, hoteles, servicios de vigilancia, de aseo y mantenimiento, de salud, guarderías, de transporte.

Beneficios:

Las Zonas Francas Industriales de Bienes y de Servicios reciben los siguientes beneficios:

- Tributarios:

Los Usuarios Industriales están exentos del pago de impuestos de renta y complementarios sobre los ingresos obtenidos por las ventas anuales a mercados externos de conformidad con el artículo 213 del Estatuto Tributario y artículo 54 del Decreto 2233 de 1996;

Los Usuarios Operadores están exentos del impuesto de renta y complementarios, sobre los ingresos que obtenga en desarrollo de las actividades autorizadas dentro de la respectiva Zona, de conformidad con lo establecido en el artículo 212 del Estatuto Tributario y artículo 55 del Decreto 2233 de 1996.

De conformidad con lo establecido en los artículos 54 y 322, literal k), del Estatuto Tributario, los pagos, abonos en cuenta y transferencias al exterior por concepto de intereses y servicios técnicos que efectúen los Usuarios Industriales de Zonas Francas, no están sometidos a retención en la fuente ni causan impuestos de

renta y remesas. Dichos pagos y transferencias deben corresponder a intereses y servicios técnicos directa y exclusivamente vinculados a las actividades industriales que se desarrollen en la Zona.

Artículo 57 del Decreto 2233 de 1996: De conformidad con lo establecido en el literal m) del artículo 322 del Estatuto Tributario, no se aplica el impuesto de remesas a los ingresos obtenidos en las actividades industriales realizadas en Zonas Francas, por los Usuarios de las mismas. Artículo 58 del Decreto 2233 de 1996.

- De comercio exterior

Exención de todos los derechos de importación para los bienes provenientes del exterior introducidos a las zonas francas industriales de Bienes y Servicios.

Artículo 34 del Decreto 2233 de 1996, Artículo 392 Decreto 2685 de 1999.

Los bienes introducidos a las zonas francas industriales procedentes del país, se consideran una exportación y obtienen los beneficios de los incentivos otorgados a las exportaciones colombianas. Artículo 39 del Decreto 2233 de 1996, Artículo 395 Decreto 2685 de 1999.

La importación de bienes producidos en zona franca al país solo causará los derechos de importación correspondientes sobre el componente extranjero incorporado. Artículo 44 del Decreto 2233 de 1996, Artículo 400 Decreto 2685 de 1999.

- Beneficios crediticios:

Los usuarios establecidos en las zonas francas industriales tienen acceso a los créditos regulares de entidades financieras del país, bajo las mismas condiciones establecidas para las empresas ubicadas en el resto del territorio nacional, y a las líneas especiales de Bancoldex.

- Cambiarios para Usuarios Industriales de Bienes:

Prerrogativa de negociar toda clase de divisas convertibles, dentro de la respectiva área de zona franca y se consagra la posibilidad de mantener tales divisas en depósitos o cuentas corrientes en bancos colombianos o del exterior. Posibilidad de financiar la compra de mercancías de parte de sus proveedores, de los intermediarios del mercado cambiario y entidades financieras del exterior, sin registro y sin depósito.

Otros beneficios:

- Ubicación geográfica estratégica cerca de puertos, aeropuertos o vías terrestres.
- Utilización de una infraestructura desarrollada: bodegas, patios, vías, zonas verdes.
- Utilización de servicios complementarios: seguridad, telecomunicaciones, centro de salud, guardería, cafetería y transporte para empleados, etc.
- Promoción conjunta de las empresas instaladas en la Zona Franca.
- Depósito previo de mercancías.
- Nacionalización parcial de mercancías.
- Oficinas de aduana para garantizar operación permanente.
- Operaciones aduaneras de importación y exportación 'in situ'.

Principales operaciones:

- Operaciones de Zonas Francas Industriales de Bienes y de Servicios con destino al resto del territorio nacional. Decreto 2233 de 1996, Art. 43 y Decreto 2685 de 1999, Artículo 399.

Régimen de importación: La introducción al resto del territorio nacional de bienes provenientes de un Usuario de la Zona Franca será considerada una importación y se someterá a las normas y requisitos exigidos a las importaciones, de conformidad con la legislación aduanera vigente.

- Operaciones desde el resto del mundo con destino a Zonas Francas Industriales de Bienes y de Servicios, Decreto 2233 de 1996, Artículo 37 y Decreto 2685 de 1999, Artículo 394.

La introducción a Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios, de bienes procedentes de otros países por parte de los usuarios no se considerará una importación, y sólo requerirá que los bienes aparezcan en el documento de transporte consignados a un usuario de la zona, o que el documento de transporte se endose a favor de uno de ellos.

- operaciones entre usuarios de zonas francas industriales de bienes y de servicios. Decreto 2233 de 1996, Art. 50 Y Decreto 2685 de 1999, Artículo 408.

Compras y ventas de bienes: Los Usuarios de la Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios podrán efectuar compras y ventas de bienes entre sí, o trasladar dichos bienes a otro Usuario para que éste se encargue de la totalidad o parte de un proceso de producción, transformación o ensamble. Estas

operaciones solo requerirán del diligenciamiento del formulario establecido para tal fin y la autorización previa del Usuario Operador.

- Movimientos de mercancías en las zonas francas industriales de bienes y servicios

El artículo 36 del Decreto 2233 de 1996, decreto 2685 de 1999 Artículo 393. Faculta al Ministerio de Comercio Exterior para determinar la forma y contenido de los formularios que permiten al Usuario Operador autorizar el Ingreso y Salida de bienes de las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios. Mediante la Resolución No 693 del 22 de julio de 1998, se reglamentó el diligenciamiento y presentación de la información de los movimientos de mercancías en las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios,

* Sanciones aplicables a los usuarios industriales o comerciales . Artículo 12 Decreto 918 de 2001.

Cuando se comprueben incumplimientos por parte de un usuario industrial o comercial respecto de las obligaciones establecidas en el régimen de zonas francas, distintas de las infracciones al régimen aduanero, cambiario o tributario, o incumplimientos derivados de obligaciones contractuales con el usuario operador, previo fallo judicial que determine el incumplimiento de las obligaciones contractuales, el Ministerio de Comercio Exterior podrá suspender o cancelar la inscripción en el registro. Ante la cancelación de dicho registro el usuario operador hará efectiva la pérdida de calidad de usuario caso en el cual el usuario industrial o comercial no podrá volver a operar por el termino de 5 años en ninguna zona franca

cuando se comprueben faltantes o sobrantes de bienes en el inventario de un usuario el ministerio de comercio a través de la dirección general de comercio exterior impondrá una multa a favor del tesoro nacional mediante resolución motivada de (60) sesenta salarios mínimos legales vigentes sin perjuicio de las sanciones aduaneras a que haya lugar. Ante reincidencia, el ministerio de Comercio exterior cancelara la inscripción en el registro de usuarios y el usuario operador hará efectiva la pérdida de calidad de usuario caso en el cual el usuario industrial o comercial no podrá volver a operar por el termino de 5 años en ninguna zona franca.

* Sanciones aplicables al Usuario Operador. Artículo 63 Decreto 2233 de 1996.

Cuando el usuario operador incumpla las normas de este decreto, el Ministerio de Comercio Exterior podrá imponerle multas entre diez y cien salarios mínimos legales mensuales. En caso de reincidencia hará efectiva la garantía de que trata el literal a) del artículo 8 de este decreto y podrá cancelar el permiso de operación.

Anexo 4. Ley 01 1991

DIARIO OFICIAL AÑO CXXVII. N. 39626. 11, ENERO, 1991. PAG. 1.

ESTATUTO DE PUERTOS MARITIMOS

LEY 01 DE 1991 (enero 10)

por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones

El Congreso de Colombia,

D E C R E T A :

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales.

Artículo 1o. **Principios generales.** En desarrollo del artículo 32 de la Constitución Política, la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta Ley.

La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público.

Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios o muelles y para prestar todos los servicios portuarios, en los términos de esta Ley.

A ninguna persona se le exigirá ser miembro de asociaciones, gremios o sindicatos, ni tener permiso o licencia de autoridad alguna, para trabajar en una sociedad portuaria. A ninguna sociedad portuaria y a ningún usuario de los puertos, se obligará a emplear más personas de las que consideren necesarias.

En ningún caso se obligará a las sociedades portuarias a adoptar tarifas que no cubran sus costos y gastos típicos de la operación portuaria, incluyendo la depreciación, y que no remuneren en forma adecuada el patrimonio de sus accionistas. Pero no se permitirá que esas sociedades se apropien las utilidades provenientes de prácticas restrictivas de la competencia.

Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma. Serán responsables civilmente por los perjuicios que ocasionen al apartarse de tales reglas o al incurrir en estas prácticas.

Las entidades públicas pueden aportar capital y constituir garantías a las sociedades portuarias, en los términos de esta Ley; pero ni las sociedades portuarias oficiales ni las mixtas recibirán u otorgarán privilegios o subsidios de tales entidades o en favor de ellas

Las disposiciones del presente estatuto se aplicarán e interpretarán de conformidad con este artículo.

Artículo 2o. **Planes de expansión portuaria.** El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al CONPES para su aprobación, cada dos años los planes de expansión portuaria que se referirán a:

2.1. La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano; para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y sobre los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto.

2.2. Las regiones en que conviene establecer puertos, para reducir el impacto ambiental y turístico de éstos, y para tener en cuenta los usos alternativos de los bienes públicos afectados por las decisiones en materia portuaria. Los planes, sin embargo, no se referirán a localizaciones específicas.

2.3. Las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse. Los planes sin embargo, no se referirán, en lo posible a empresas específicas.

2.4. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias.

2.5. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias; o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.

Las inversiones públicas que se hagan, las concesiones que se otorguen, las contraprestaciones que se establezcan, y las tarifas que se autoricen, se ceñirán a tales planes.

Los planes de expansión portuaria se expedirán por medio de decretos reglamentarios de los planes y programas de desarrollo, económico y social, de los de obras públicas que apruebe el Congreso, y de esta Ley. En ausencia de los planes que debe expedir el Congreso, se harán por decreto reglamentario de esta Ley.

Artículo 3o **Condiciones técnicas de operación.** Corresponde al Superintendente General de Puertos y de conformidad con esta Ley, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelacones y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la Empresa Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.

Tales resoluciones deben tener como objetivo:

3.1. Facilitar, la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos.

3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año.

3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias.

3.4. Efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.

Salvo cuando esta Ley disponga lo contrario no se requerirán permisos previos de la Superintendencia General de Puertos para realizar actividades portuarias; pero la Superintendencia podrá exigir garantías de que tales actividades se adelantarán de acuerdo con la ley, los

reglamentos y las condiciones técnicas de operación.

Artículo 4o. Asociaciones Portuarias y obras necesarias para el beneficio común. Las sociedades portuarias, y quienes tengan autorizaciones especiales vigentes en la actualidad para ocupar y usar las playas, zonas de bajamar y zonas marinas accesorias a aquéllas o éstas, podrán asociarse de modo transitorio o permanente, en cualesquiera de las modalidades que autoriza la ley, con el propósito de facilitar el uso común de las zonas marinas adyacentes a los puertos y embarcaderos, construyendo obras tales como dragado, relleno y obras de ingeniería oceánica, y prestando los servicios de beneficio común que resulten necesarios. Salvo en lo que adelante se dispone, tales asociaciones no podrán limitar en forma alguna los derechos de terceros.

Corresponde a las sociedades portuarias, y a quienes tengan las autorizaciones mencionadas, asumir en proporción al valor de los beneficios que reciban de las concesiones o autorizaciones, los costos de las obras y servicios de beneficio común. Las obras se harán siempre de acuerdo a un plan, que debe ser aprobado por el Superintendente General de Puertos, previo concepto de la Dirección General Marítima y de la entidad encargada especialmente de la preservación del medio ambiente en el sitio donde se han de realizar las obras, dentro de los noventa días siguientes a la solicitud.

Las sociedades portuarias y los demás titulares de autorizaciones, podrán construir las obras y prestar los servicios de beneficio común, bien directamente, bien por contratos con terceros, o encomendándolas a una de las asociaciones a las que se alude en el inciso primero de este artículo.

Si alguna de las sociedades o de los titulares de autorizaciones que han de beneficiarse con tales obras o servicios, anunciare su renuncia a realizarlos o a pagarlos, los interesados podrán pedir al Superintendente General de Puertos que les autorice su realización, el presupuesto respectivo, y el reparto de los costos en proporción a los beneficios. Si el Superintendente accede a la solicitud, designará un Interventor de las obras, y fijará sus funciones y remuneración, que correrá por cuenta de quien vaya a hacerse cargo de la tarea.

Si alguno de los beneficiarios no sufraga en la oportunidad debida la parte de los costos que resulte a su cargo, el representante legal de la asociación portuaria de la que haga parte, o el interventor designado por el Superintendente General de Puertos, certificará el monto de la deuda, y ese certificado prestará mérito ejecutivo; el Superintendente General de Puertos, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización del renuente o moroso.

Artículo 5o. Definiciones. Para la correcta interpretación y aplicación de esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

5.1. Actividad portuaria. Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

5.2. Concesión portuaria. La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

5.3. Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias. Es la relación entre la unidad de carga

y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto.

5.4. Embarcadero. Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar, o sobre las adyacentes a aquélla o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.

5.5. Marinas. Embarcadero destinado al atraque de naves menores con fines de recreación y turismo.

5.6. Monopolio natural. Un puerto tiene un monopolio natural cuando su capacidad es tan grande, en relación con la de otros puertos que sirven a la misma región, que puede ofrecer sus servicios con costos promedios inferiores a los de los demás.

5.7. Muelle privado. Es aquella parte de un puerto que se facilita para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves.

5.8. Naves. Las construcciones idóneas para la navegación a las que se refieren los artículos 1432 y 1433 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio)

5.9. Operador Portuario. Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

5.10. Plataforma flotante. Estructura o artefacto sin propulsión propia que sobrenada, destinada a prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias.

5.11. Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.

5.12. Puerto de Cabotaje. Es aquel que sólo puede utilizarse para operaciones entre puertos colombianos.

5.13. Puerto fluvial. Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades fluviales.

5.14. Puerto de servicio privado. Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.

5.15. Puerto de servicio público. Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.

5.16. Puerto del Ministerio de Defensa Nacional. Es el que construye u opera en forma permanente la Nación, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional.

5.17. Puerto habilitado para el comercio exterior. Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior.

5.18. **Puerto oficial.** Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posee más del 50% del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.

5.19. **Puerto particular.** Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde los particulares poseen más del 50% del capital. Los puertos particulares pueden ser de servicio público o de servicio privado.

5.20. **Sociedad portuaria.** Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

5.21. **Sociedad portuaria oficial.** Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a entidades públicas.

5.22. **Sociedad portuaria particular.** Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a personas privadas.

5.23. **Usuarios del puerto.** Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.

5.24. **Vinculación jurídica o económica.** Es la que existe entre una sociedad matriz y su filial o subordinada, en los términos del artículo 261 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio), y de las normas que lo complementen o reformen.

CAPITULO SEGUNDO De

la concesión portuaria.

Artículo 6o. **Concesionarios.** Sólo las sociedades portuarias podrán ser titulares de concesiones portuarias.

Todas las sociedades portuarias, oficiales, particulares o mixtas, requieren de una concesión para ocupar y usar en sus actividades las playas y las zonas de bajamar y zonas accesorias de aquéllas o éstas.

Parágrafo. La Dirección General Marítima continuará otorgando concesiones y permisos o de construcción para el desarrollo de actividades marítimas no consideradas como portuarias de acuerdo con la presente ley.

Artículo 7o. **Monto de la contraprestación.** Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, por vía general, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben dar quienes se benefician con las concesiones portuarias.

Esta contraprestación se otorgará a la Nación y a los municipios o distritos en donde opere el puerto, en proporción de un 80% a la primera y un 20% a la segunda. Para efectos de la metodología, el Gobierno deberá tener en cuenta escasez de los bienes públicos utilizables, los riesgos y costos de contaminación, los usos alternativos, y las condiciones físicas y jurídicas que deberían cumplirse para poder poner en marcha y funcionamiento el terminal portuario. Una vez establecido el valor de la contraprestación, no es susceptible de modificarse.

Todas las sociedades portuarias pagarán una contraprestación por las concesiones portuarias. Sin

embargo:

7.1. Si la Nación lo acepta, una sociedad portuaria puede pagar en acciones el monto de la contraprestación durante el período inicial de sus operaciones, y sin que el porcentaje del capital que la Nación adquiera por este sistema llegue a exceder del 20% del capital social.

7.2. Las demás entidades públicas que hagan parte de sociedades portuarias podrán incluir en sus respectivos presupuestos apropiaciones para aumentar su participación en el capital, facilitando así el pago de la contraprestación.

Artículo 8o. **Plazo y reversión.** El plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones serán prorrogables por períodos hasta de 20 años más y sucesivamente. Pero excepcionalmente podrá ser mayor, a juicio del Gobierno, si fuere necesario para que en condiciones razonables de operación, las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas, o para estimularlas a prestar servicio al público en sus puertos.

Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de una concesión serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación, al terminar aquélla.

Artículo 9o. **Petición de concesión.** Las personas que deseen que se otorgue una concesión portuaria, harán la petición respectiva a la Superintendencia General de Puertos.

La solicitud debe llenar los siguientes requisitos:

9.1. Acreditar la existencia y representación legal del peticionario, si se trata de una persona jurídica. El peticionario no tiene que ser una sociedad portuaria, pero en caso de no serlo, manifestará su intención de concurrir a formar la sociedad, y acompañará documentos en donde conste la intención de los otros socios eventuales, con indicación de los aportes respectivos.

9.2. Precisar la ubicación, linderos y extensión del terreno que se pretende ocupar con las construcciones y las zonas adyacentes de servicio.

9.3. Describir en forma general el proyecto, señalando sus especificaciones técnicas, principales modalidades de operación, y los volúmenes y clase de carga a que se destinará.

9.4. Informar si se prestarán o no servicios al público en general.

9.5. Presentar estudios preliminares sobre el impacto ambiental del puerto que se desea construir y comprometerse a realizar estudios detallados si se le aprueba la concesión, y a adoptar las medidas de preservación que se le impongan.

9.6. Garantizar, en los términos que establezca el reglamento, que en caso de obtener la concesión, se constituirá una sociedad portuaria y que todas las obras necesarias para el cabal funcionamiento del puerto se iniciará y terminarán en un plazo preciso. El plazo se establecerá teniendo en cuenta, entre otros factores, la posibilidad jurídica y práctica de disponer de los terrenos necesarios para hacer efectiva la concesión.

9.7. Indicar el plazo para el que se desea la concesión.

9.8. Acreditar que los datos a que se refieren los numerales 9.2, 9.3 y 9.4, así como el sentido general de la solicitud han sido publicados en dos días distintos, con intervalos de diez días entre cada publicación, en dos periódicos de circulación nacional, para que los terceros que tengan interés en la concesión, o que puedan ser afectados por ella, expresen sus opiniones y hagan valer

sus derechos.

Artículo 10. Intervención de terceros y de las autoridades. Dentro de los dos meses siguientes a la fecha de la última publicación, cualquier persona natural que acredite un interés puede oponerse a la solicitud, o presentar una petición alternativa, cumpliendo los mismos requisitos previstos para la solicitud original.

Transcurridos los dos meses en los cuales se pueden formular oposiciones o presentar propuestas alternativas, se abrirán públicamente los sobres que contengan los datos confidenciales, y se citará siempre, para que expresen su opinión sobre la conveniencia y legalidad de las solicitudes, al Alcalde del Municipio o Distrito donde se pretenda desarrollar el proyecto, el Gerente General del Instituto de Desarrollo de los Recursos Renovables, a las entidades que tengan la función especial de velar por el medio ambiente en la respectiva región; al Gerente General de la Corporación Nacional de Turismo de Colombia; al Director General de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, y al Director General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Las autoridades mencionadas en el inciso anterior tendrán un plazo de veinte días, contados a partir de la fecha en que la Superintendencia General de Puertos, les envíe la citación, para emitir sus conceptos; si al cabo de ese plazo la Superintendencia General de Puertos no los hubiere recibido, continuará el procedimiento sin los que falten, y se promoverá investigación disciplinaria contra quien no haya emitido su concepto. La Superintendencia General de Puertos no está obligada a acoger los conceptos o recomendaciones que emitan las autoridades a las que se refiere este inciso.

Artículo 11. Negativa de la concesión. En el evento de que petición original y las alternativas resulten contrarias a la ley, al plan de expansión portuaria, o que tengan un impacto ambiental adverso o puedan causar un daño ecológico, u ofrezcan inconvenientes que no puedan ser remediados, así lo manifestará la Superintendencia General de Puertos, en acto motivado en forma precisa que se notificará a quienes hubieren intervenido en la actuación.

Artículo 12. Aprobación de la concesión. Dentro de los cinco meses siguientes a la fecha de la solicitud inicial el Superintendente General de Puertos expedirá una resolución en la que indicará los términos en los que se otorgará la concesión. Tales términos incluirán los plazos, las contraprestaciones, las garantías, y las demás condiciones de conservación sanitaria y ambiental y de operación a que debe someterse la sociedad portuaria a la que haya que otorgarse la concesión. La resolución que aprueba la concesión se comunicará al peticionario, a las autoridades a que se refiere el artículo anterior, y a todos los intervinientes.

Dentro de los diez días siguientes a la expedición de la resolución, cualquiera de las autoridades a las que se refiere el artículo 11 podrá oponerse a ella, por motivos legales o de conveniencia, en escrito razonado dirigido al Superintendente General de Puertos. Este consultará a las otras autoridades, y dentro de los treinta días siguientes a la presentación del escrito de oposición hará una evaluación de ella, y la presentará al Consejo Nacional de Política Económica y Social para que decida. La decisión del Consejo se expresará por medio de resolución sobre si debe continuarse o no el trámite y, en caso afirmativo, sobre cuáles serán los términos de la concesión que se ofrezca.

Si la decisión del Consejo Nacional de Política Económica y Social hubiere sido la de continuar el trámite, el Superintendente General de Puertos ofrecerá, entonces, al proponente que presente la propuesta, que mejor se ajuste a la conveniencia del proyecto, la posibilidad de acogerse a los términos de la concesión. Si éste no manifiesta su aceptación dentro de los diez días siguientes a la comunicación de los términos, se presumirá su rechazo y los ofrecerá a los demás, sucesivamente, teniendo en cuenta la conveniencia de las propuestas, por el mismo número de días, contados a partir del siguiente a aquél en que se conozca o se presuma el rechazo del solicitante anterior,

hasta que uno los acepte, o hasta que todos lo hayan rechazado. En este último evento, finalizará el procedimiento administrativo que podrá iniciarse de nuevo en cualquier tiempo, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 9o y 10o.

Artículo 13. Oferta oficiosa de la concesión. El Superintendente General de Puertos, de oficio, puede ofrecer al público una concesión portuaria, previa consulta de las autoridades a las que se refiere el inciso segundo del artículo 10. Para ello publicará en dos diarios de circulación nacional, en dos días diferentes, con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, los términos mínimos en los que estaría dispuesta a otorgar la concesión, y los requisitos que deban llenar y las garantías que deban constituir los interesados en recibirla.

Una vez publicados los términos de la concesión, no será posible modificar los avalúos catastrales de los predios a los que ella se refiera.

Si alguna de las autoridades a las que alude el inciso segundo del artículo 10 no está conforme con las condiciones propuestas, podrá formular una oposición, que se tramitará y decidirá en la forma prevista en el artículo anterior.

Las propuestas se mantendrán en secreto hasta el día en que haya de comenzar la evaluación de todas. Si no hay oposición de las autoridades o de terceros que deba ser atendida, el Superintendente General de Puertos otorgará la concesión al proponente cuya propuesta satisfaga mejor el conjunto de los objetivos y criterios de esta Ley.

Artículo 14. Otorgamiento formal de la concesión. La concesión se otorgará por medio de resolución motivada a la sociedad anunciada por el solicitante favorecido. En la resolución se indicarán con toda exactitud los límites, las características físicas y las condiciones especiales de operación del puerto que se autoriza.

Si los autorizados no cumplen en los plazos previstos, los requisitos necesarios para que se otorgue formalmente la concesión, caducará todo derecho a ella.

Si hay motivos graves que lo justifiquen, debidamente calificados por el Superintendente General de Puertos, se aceptará que otras, personas tomen en la sociedad que va a recibir la concesión el lugar de alguno de los socios anunciados en la solicitud, pero no se admitirán reducciones en el capital ofrecido.

Artículo 15. Efectos de la Concesión. Una vez en firme el contrato administrativo que otorgue una concesión, no será necesario permiso de funcionamiento ni acto adicional alguno de autoridad administrativa del orden nacional, sin perjuicio de aquellos permisos que deba proferir la autoridad local, para adelantar las construcciones propuestas ni para operar el puerto. La Superintendencia General de Puertos vigilará el correcto adelanto de las obras. Las autoridades nacionales, departamentales, municipales o distritales prestarán toda la colaboración que se requiera.

Artículo 16. Expropiación y aporte de terrenos aledaños. Se declara de interés público la adquisición de los predios de propiedad privada necesarios para establecer puertos. Si la sociedad a la que se otorga una concesión portuaria no es dueña de tales predios, deberá iniciar conversaciones con las personas que aparezcan como titulares de derechos reales sobre ellos, para conseguir que voluntariamente los vendan o aporten a la sociedad. Transcurridos treinta días a partir del momento en el que se comunicó a los titulares de derechos reales la intención de negociar con ellos, si la negociación no ha sido posible, se considerará fracasada y la Nación, a través del Superintendente General de Puertos, o cualquier entidad pública capacitada legalmente para ser socia de una sociedad portuaria, podrá expedir un acto administrativo y ordenar la expropiación.

Ejecutoriado el acto administrativo que ordene la expropiación, la entidad pública dispondrá de treinta días para presentar demanda de expropiación ante el Tribunal que ejerza jurisdicción en el territorio donde se encuentra el predio. Al cabo de ese término caducará la facultad de pedir judicialmente la expropiación con base en el acto administrativo mencionado.

El procedimiento de expropiación de que habla este artículo se seguirá con arreglo a lo dispuesto en el Libro 3, Sección Primera, Título XXIV, del Código de Procedimiento Civil, y las normas que lo complementan o sustituyan, salvo en lo siguiente:

16.1. Con la demanda se presentarán no sólo los anexos señalados por la ley sino todos los antecedentes del acto administrativo que ordenó la expropiación.

16.2 La entrega de los inmuebles podrá ordenarse en el auto admisorio de la demanda, cuando el demandante así lo solicite, y consigne a órdenes del Tribunal, como garantía del pago de la indemnización, una suma igual al avalúo catastral vigente más un 50%.

16.3. De la demanda se dará traslado al demandado por diez días.

16.4. En la sentencia, el Magistrado se pronunciará también sobre las pretensiones de nulidad, restablecimiento del derecho y reparación del daño que hubieren presentado en reconvención los demandados al contestar la demanda. Si prosperare la pretensión de nulidad, se abstendrá de decretar la expropiación.

Los predios de las entidades públicas que sean necesarios para establecer puertos, también podrán ser expropiados por este procedimiento, si sus representantes no desean venderlos o aportarlos voluntariamente. Pero antes de dictar el acto administrativo que ordene la expropiación, será preciso que el Consejo de Política Económica y Social resuelva que esos predios no están prestando servicios, o que si lo están prestando, su uso para fines portuarios reporta mayor utilidad social.

Artículo 17. **Cambio en las condiciones de la concesión.** Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9o, 10, 11, y 12, de esta Ley. Al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión, podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo.

Artículo 18. **Caducidad de la concesión.** La Superintendencia General de Puertos podrá declarar la caducidad de una concesión portuaria cuando en forma reiterada se incumplan las condiciones en las cuales se otorgó, o se desconozcan las obligaciones y prohibiciones a las cuales el concesionario está sujeto, en forma tal que se perjudique gravemente el interés público. La caducidad de una concesión portuaria se decretará mediante resolución motivada contra la cual sólo procede recurso de reposición.

CAPITULO TERCERO

Del régimen tarifario.

Artículo 19. **Señalamiento de tarifas.** Las sociedades portuarias pueden establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria dentro de las reglas del presente artículo.

Mientras no se haya decretado la libertad de tarifas, la Superintendencia General de Puertos, establecerá y revisará periódicamente, de conformidad con el plan de expansión portuaria

debidamente aprobado por el CONPES, fórmulas generales para el cálculo de tarifas en las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público. Estas fórmulas reconocerán la necesidad de que las tarifas cubran todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, la depreciación, y una remuneración a la inversión del concesionario, comparable con la que éste podría obtener en empresas semejantes de Colombia o del exterior.

Las fórmulas de cálculo de las tarifas no harán diferencia por razón del destino o procedencia de la carga, ni por el hecho de que ésta sea de importación o exportación, ni por la nacionalidad del buque.

Las sociedades portuarias establecerán y modificarán sus tarifas de acuerdo con estas fórmulas, sin necesidad de autorización previa, y darán aviso a la Superintendencia General de Puertos de cualquier variación que establezcan, justificándola. Si el Superintendente General de Puertos encuentra que las tarifas no se ajustan a las fórmulas pertinentes o que hubo modificaciones no justificadas, fijará por intermedio de la Superintendencia General de Puertos la tarifa correspondiente, impondrá las sanciones pertinentes y si es del caso, obligará a las sociedades portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas.

Al establecer sus tarifas, las sociedades portuarias deberán publicarlas en dos ocasiones, con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, en dos periódicos de amplia circulación nacional, con 30 días de antelación a la fecha en que deban empezar a regir. Las sociedades portuarias que operan puertos de servicio privado, podrán fijar libremente sus tarifas, pero mantendrán informada sobre ellas a la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 20. Libertad de tarifas. Cuando el Gobierno Nacional, en un "Plan de Expansión Portuaria" determine que el número de sociedades portuarias y la oferta de servicios de infraestructura portuaria son suficientemente amplios, podrá autorizar a las sociedades portuarias que operan en puertos de servicio público a fijar libremente sus tarifas.

Las sociedades portuarias, o quienes presten servicios de cargue y descargue de naves, dragado, pilotaje, estiba y desestiba, remolcadores, almacenamiento, manejo terrestre y porteo, y similares, podrá señalar libremente las tarifas por estos servicios. La facultad de señalar tarifas libremente debe ejercerse, sin embargo, con sujeción a las prohibiciones sobre prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir la competencia, de conformidad con lo prescrito en el Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio).

Artículo 21. Tarifas en competencia imperfecta. La Superintendencia General de Puertos podrá fijar directamente las tarifas que cobren las sociedades portuarias que se benefician de un monopolio natural; o cuando compruebe que alguna sociedad portuaria aplica tarifas discriminatorias en perjuicio de sus usuarios, o realiza prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir indebidamente la competencia.

CAPITULO CUARTO De las restricciones

indebidas a la competencia.

Artículo 22. Restricciones indebidas a la competencia. Se prohíbe realizar cualquier acto o contratos que tenga la capacidad, el propósito, o el resultado, de restringir en forma indebida, la competencia entre las sociedades portuarias.

Se entienden por restricciones indebidas a la competencia, entre Taifas, las siguientes:

22.1. El cobro de tarifas que no cubra los gastos de operación de una sociedad u operador portuario.

22.2. La prestación gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, de servicios adicionales a los que contempla la tarifa.

2.3. Los acuerdos para repartirse cuotas o clases de carga, o para establecer tarifas.

22.4. Las que describe el Título V del Libro Primero del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio) sobre competencia desleal, y las normas que lo complementen o sustituyan.

CAPITULO QUINTO De las

autoridades de los puertos.

Artículo 23. **Las autoridades portuarias.** Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Obras Públicas y Transporte; el Ministro de Obras Públicas y Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el CONPES. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos, ejercerá sus funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Parágrafo. los capitanes de puerto de la Dirección General Marítima ejercerán exclusivamente las funciones de autoridad marítima.

Artículo 24. **Consejo Nacional de Política Económica y Social y adopción de Planes de Expansión Portuaria.** Corresponde al Gobierno Nacional, por recomendación del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, y previo estudio del Departamento Nacional de Planeación, adoptar por medio de decretos los "Planes de Expansión Portuaria". El mismo procedimiento se seguirá para reformar tales planes.

Artículo 25. **Superintendencia General de Puertos.** Créase la Superintendencia General de Puertos, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Revístese al Presidente de la República de facultades extraordinarias, por el término de un año contado a partir de la publicación de la presente Ley, para crear la estructura de la Superintendencia General de Puertos, fijar su planta de personal, así como las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos, así como el régimen de sus prestaciones sociales y determinar sus funciones. De igual manera, concédansele facultades extraordinarias para introducir los cambios necesarios en el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Ministerio de Defensa Nacional, en forma tal que se facilite el cumplimiento de los procedimientos y mecanismos previstos en esta Ley.

La Dirección General Marítima y Portuaria del Ministerio de Defensa Nacional, seguirá llamándose Dirección General Marítima.

Artículo 26. **Competencia de la Superintendencia General de Puertos.** La Superintendencia General de Puertos, ejercerá sus facultades respecto de las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros, y en aquellas partes de los ríos donde Puertos de Colombia tenía instalaciones.

Salvo cuando esta Ley disponga expresamente lo contrario, la Superintendencia General de Puertos no resolverá conflictos de derecho privado entre particulares; si alguno se presenta por razón de actividades portuarias, la jurisdicción y la competencia para resolverlo seguirán rigiéndose por las reglas existentes al promulgarse esta Ley, o por las que las reformen o complementen.

Cuando la Superintendencia General de Puertos, la Dirección General Marítima, y la Dirección General de Aduanas, o dos de ellas, realicen simultáneamente actos preparatorios o definitivos para ejercer funciones que puedan considerarse iguales respecto de una misma persona o cosa, o funciones diferentes pero cuyos resultados puedan ser contradictorios, cualquier persona que demuestre interés directo, o cualquiera de esas autoridades podrá pedir al Consejo de Estado que suspenda o anule los actos producidos si es del caso, y que de todas maneras defina cuál es el alcance de la competencia de cada autoridad, y a cuál corresponde decidir o actuar. En este evento, podrán ejercerse también las facultades previstas en el artículo 170 del Decreto 1 de 1984, o en las normas que lo complementen o reformen.

Artículo 27. Funciones de la Superintendencia General de Puertos. El Superintendente General de Puertos ejercerá las siguientes funciones:

27.1. Vigilar el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias y los usuarios de los puertos.

27.2. Cobrar a las sociedades portuarias y a los operadores portuarios, por concepto de vigilancia, una tasa por la parte proporcional que le corresponda, según sus ingresos brutos, en los costos de funcionamiento de la Superintendencia, definidos por la Contraloría General de la República.

27.3. Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

27.4. Otorgar por medio de resolución motivada las concesiones portuarias, modificarlas y declarar su caducidad; controlar la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos.

27.5. Organizar el recaudo de las contraprestaciones que establezca a las sociedades portuarias y a los embarcaderos.

27.6. Definir las fórmulas de acuerdo con las cuales las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público establecerán sus tarifas; o fijar éstas directamente, en los casos previstos en esta Ley.

27.7. Aprobar los planes de obras de beneficio común a los que se refiere el artículo 4o de esta ley y controlar su ejecución; nombrar un interventor, y aprobar la realización de las obras, el presupuesto y el reparto de costos en los eventos previstos en el inciso 4o de este artículo.

27.8. Resolver las controversias que surjan con motivo de la realización de las obras para el beneficio común a que se refiere el artículo 4o de esta Ley.

27.9. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros.

27.10. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de este estatuto y de sus reglamentos, de las condiciones en las cuales se otorgó una concesión o licencia, y de las condiciones técnicas de operación, que se imputen a las sociedades portuarias, o a sus usuarios, o a los beneficiarios de licencias o autorizaciones; e imponer y hacer cumplir las sanciones a las que haya lugar.

27.11. Dar concepto a las autoridades sobre las medidas que se estudien en relación con los

"Planes de Expansión Portuaria", y con otras decisiones, o con acuerdos internacionales relativos a actividades marítimas portuarias.

27.12. Declarar que un puerto está habilitado para el comercio exterior; para ello debe consultar previamente el concepto de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

27.13. Ejercer las funciones y derechos que corresponden a Puertos de Colombia en materia de tasas, tarifas y contribuciones, respecto de aquellas personas que habían recibido antes de la publicación de esta Ley, cualquier clase de autorización para ocupar y usar las playas y zonas de bajamar con construcciones destinadas en forma mediata o inmediata al cargue y descargue de naves.

27.14. Otorgar licencias portuarias, por plazos de dos años, prorrogables, para construir y operar embarcaderos, si se acredita que ellos convienen al desarrollo económico y social de la región y que no resulta adecuado para el peticionario el uso de los puertos y embarcaderos existentes. El otorgamiento de las licencias se ceñirá al procedimiento administrativo descrito en el Decreto 01 de 1984. El ejercicio de tales licencias estará sometido a los términos que establezca el Superintendente General de Puertos entre los criterios que señala esta Ley y al pago de una contraprestación calculada de acuerdo con las reglas de los artículos 2o y 7o. Al expirar la licencia, las construcciones levantadas en las zonas objeto de la licencia y los inmuebles por destinación que hagan parte de ellas, revertirán a la Nación, y es deber del constructor, asegurar que reviertan en buen estado de operación. La Superintendencia tendrá respecto de tales licencias, de las construcciones, de sus propietarios y de quienes prestan o reciben servicios en ellas, las mismas facultades que se le otorgan respecto de los puertos, de las sociedades portuarias y de quienes prestan o reciben servicios en ellos.

27.15. Autorizar cualquier acto o contrato que tenga por efecto la organización de nuevos muelles privados en puertos de servicio público; tal autorización se negará si aparece que con ello se limita en forma indebida la competencia.

27.16. Ejercer las demás facultades de derecho público que posee la empresa Puertos de Colombia, y que no hayan sido atribuidas a otras autoridades ni resulten incompatibles con esta Ley.

Artículo 28. **Vigilancia para la seguridad.** Salvo circunstancias de orden público excepcional, y sin perjuicio de que los puertos y embarcaderos reciban servicios ordinarios de policía, no habrá otros cuerpos oficiales asignados especialmente para la seguridad en ellos, y corresponderá a sus propietarios organizarse, directamente o por medio de las asociaciones a las que se refiere el artículo cuarto de esta Ley, para proveer la vigilancia que consideren necesaria.

CAPITULO SEXTO De las sociedades y de los operadores portuarios.

Artículo 29. **Autorización para constituir sociedades portuarias y para vender acciones.** Se autoriza para constituir sociedades portuarias a:

29.1. La Nación y a sus entidades descentralizadas.

29.2. Las entidades territoriales en cuya jurisdicción se encuentran los terrenos en los que opera o ha de operar un puerto; y a sus entidades descentralizadas.

Las entidades públicas pueden vender sus acciones en las sociedades portuarias cuya constitución

se autoriza en esta Ley. Usarán para ello las bolsas de valores, o remates, u otros sistemas que aseguren amplia posibilidad de concurrencia. En igualdad de condiciones se preferirá siempre, como compradores a las entidades territoriales en donde se encuentren situados los puertos, o a sus entidades descentralizadas.

Parágrafo. Las sociedades portuarias serán en consecuencia entes, con autonomía administrativa, patrimonio propio y personería jurídica.

Artículo 30. **Operaciones.** Las sociedades portuarias pueden contratar con terceros la realización de algunas o todas las actividades propias de su objeto; o permitir que los terceros presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones.

Artículo 31. **Régimen jurídico.** Las sociedades portuarias se rigen por las normas del Código de Comercio, por esta Ley y por las disposiciones concordantes.

Los actos y contratos de las sociedades portuarias en donde existen aportes públicos, se regirán exclusivamente por las reglas del derecho privado, sin atención al porcentaje que tales aportes representen dentro del capital, ni a la naturaleza del acto o contrato. Las sociedades portuarias en donde exista capital de la Nación se considerarán vinculadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte; las demás, a la entidad territorial de la cual provenga su capital.

Artículo 32. **Operadores portuarios.** Las empresas de operación portuaria no requieren licencia o permiso especial de las autoridades portuarias o marítimas para organizarse y cumplir su objeto; pero si se constituyen como sociedad deben someterse a los requisitos del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio).

CAPITULO SEPTIMO

Reorganización del sistema portuario.

Artículo 33. **Liquidación.** Líquidese la Empresa Puertos de Colombia, Colpuertos. Su Gerente, o la persona que designe el Presidente de la República, en coordinación con su Junta Directiva, actuará como Liquidador. La liquidación tendrá una duración máxima de tres años, contados a partir de la publicación de la presente Ley. Todos los activos que no se vendan o que no se aporten a una sociedad portuaria, pasarán a ser de propiedad de la Nación por obra de esta Ley. Si en el proceso de liquidación se encuentra que alguno de los bienes que ha venido poseyendo la Empresa Puertos de Colombia en forma quieta y pacífica durante por lo menos un año carece de título, o que éste no ha sido registrado debiéndolo haber sido, se dictará un acto administrativo, previa citación pública a los eventuales interesados, para constituir el título y ordenar su registro, sin más trámites ni formalidades.

Artículo 34. **Organización de sociedades portuarias regionales.** Autorízase a la Nación y a sus entidades descentralizadas, para constituir sociedades portuarias con sede en cada uno de los municipios o distritos donde Puertos de Colombia tiene hoy puertos. La Nación invitará públicamente a las entidades territoriales y a los empresarios privados a participar en la constitución de tales sociedades. La Nación en forma concertada con los entes territoriales en donde hoy funcionan puertos públicos en la Costa Atlántica, definirá las condiciones necesarias, tanto de las instalaciones portuarias, como de los canales marítimos y fluviales de acceso a los terminales y obras de canalización y de defensa, y las realizará antes de aportarlas a las sociedades portuarias regionales, de tal manera que puedan garantizar una competencia adecuada entre dichos puertos.

Parágrafo. El canal navegable del río Magdalena en el Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias seguirán siendo construidas, conservadas y mantenidas, con recursos del

Gobierno Nacional.

Artículo 35. Asunción de pasivos de Puertos de Colombia; aportes de Puertos de Colombia a las sociedades portuarias regionales. La Nación asumirá el pago de las pensiones de jubilación de cualquier naturaleza, de las demás prestaciones sociales y de las indemnizaciones y sentencias condenatorias ejecutoriadas o que se ejecutorien a cargo de Puertos de Colombia, así como su deuda interna y externa.

Al establecer las tarifas que pueden cobrar las sociedades portuarias oficiales por el uso de su infraestructura, se considerará la necesidad de cubrir con ellas, al menos parcialmente, los pasivos a los que se refiere este artículo.

Autorízase a las entidades públicas para condonar las deudas que tenga con ellas la empresa Puertos de Colombia por todo concepto.

La Empresa Puertos de Colombia podrá aportar a las sociedades portuarias regionales de que trata el artículo 34 todos los bienes inmuebles que posea en los municipios o distritos respectivos, y los derechos y bienes muebles que se consideren necesarios, el aporte se hará en nombre de la Nación y para beneficio de ella, como reciprocidad por la asunción de pasivos de que trata el inciso primero de este artículo. Las sociedades portuarias respetarán los derechos adquiridos por los terceros en los bienes que así se les aportan.

El producto de las ventas de las acciones en las sociedades portuarias que haga la Nación se destinará preferentemente al pago de los pasivos de Puertos de Colombia que ella asume en virtud de esta Ley.

Artículo 36. Protección del empleo. Durante el proceso de liquidación de la empresa Puertos de Colombia se creará una Comisión de Promoción de Empleo que hará acuerdos con el Servicio Nacional de Aprendizaje y la Corporación Financiera Popular para capacitar a los trabajadores cesantes en oficios alternativos, para asesorarlos en la búsqueda de empleo y para facilitarles la asesoría y los recursos financieros para que ellos puedan formar, si lo desean, sociedades o empresas de operadores portuarios.

El liquidador de Puertos de Colombia, siguiendo las pautas que cree la Comisión de Promoción de Empleo, indemnizará a los trabajadores oficiales cuyos cargos se suprima, de conformidad con las normas vigentes; pero podrá ofrecer a aquéllos cuya colaboración sea especialmente útil, la opción de vincularse a un cargo específico, en las condiciones laborales propias de éste.

Artículo 37. Facultades extraordinarias. Revístese de facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de un año, contado a partir de la publicación de la presente Ley, para:

37.1. Crear un Fondo, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, cuyo objeto consistirá en atender, por cuenta de la Nación, los pasivos y obligaciones a los que se refieren los artículos 35 y 36 de esta Ley. En uso de tales facultades el Presidente podrá definir la naturaleza jurídica del Fondo; determinar su estructura, administración y recursos; el régimen de sus actos y contratos; y sus relaciones laborales. Los recursos del Fondo provendrán de apropiaciones presupuestales, de la venta de las acciones a las que se refiere el inciso quinto del artículo 35, de la parte de las tarifas que cobren las sociedades portuarias oficiales con destino a este propósito, y de los demás recursos que reciba a cualquier título.

37.2. Dictar normas especiales sobre contratación, régimen laboral y de presupuesto para la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia, para la formación de las sociedades portuarias regionales de que tratan los artículos 34 35 y 36 de esta Ley, y para asegurar la protección del empleo de que trata el artículo 36.

CAPITULO OCTAVO

Régimen de transición.

Artículo 38. **Concesiones portuarias relativas a instalaciones de la Empresa Puertos de Colombia.** El Gobierno Nacional, por conducto de la Superintendencia General de Puertos procederá a definir de inmediato los términos en los cuales se otorgarán concesiones portuarias a las sociedades portuarias que se creen para utilizar los activos de Puertos de Colombia. Una vez creadas estas sociedades se expedirá sin más trámites la resolución en la que conste el otorgamiento de la concesión respectiva.

Artículo 39. **Puertos, muelles privados, y otras instalaciones existentes.** Las personas públicas y privadas que antes de la promulgación de esta ley hubieren recibido autorización, bajo cualquier nombre o régimen, para ocupar y usar las playas y zonas de bajamar con construcciones de cualquier clase destinadas a facilitar el cargue o descargue, mediano o inmediato, de naves, seguirán ejerciendo los derechos que poseen. Las obligaciones que tenían en favor de la Empresa Puertos de Colombia, seguirán cumpliéndose en provecho de la Nación, a través de los sistemas que determine la Superintendencia General de Puertos, acogiendo al régimen y mecanismo tarifario previsto en la presente Ley.

Sin embargo, cualquier modificación en los términos en los que se otorgó la autorización deberá ser aprobada por la Superintendencia General de Puertos. Si el titular de la autorización la estuviere usando para el cargue o descargue de naves mayores, la Superintendencia no aprobará su modificación. Si el titular la estuviere usando para el cargue o descargue de naves menores, la aprobación no se dará sino en el caso de que el solicitante acepte someterse al régimen de embarcaderos de que trata esta Ley.

Artículo 40. **Contratos en trámite.** Autorízase a la Empresa Puertos de Colombia a continuar con los trámites contractuales que se hubiesen iniciado antes de la publicación de esta Ley, y a perfeccionar y ejecutar los contratos que resulten de ellos. Si los contratos no alcanzaren a ejecutarse y liquidarse durante la liquidación de la empresa, o si quedare un litigio pendiente, se acordará con el contratista, y se dispondrá lo necesario, para que la Nación, o una sociedad portuaria oficial, sustituyan a Puertos de Colombia en sus derechos y obligaciones.

CAPITULO NOVENO

Disposiciones varias.

Artículo 41. **Sanciones.** Las infracciones a la presente Ley podrán sancionarse con multas, con la suspensión temporal del derecho a realizar actividades en los puertos, con la intervención de un puerto o con la caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.

Podrán imponerse multas hasta por el equivalente de 35 días de ingresos brutos del infractor, calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la multa. El monto de la multa se graduará atendiendo al impacto de la infracción sobre la buena marcha de los puertos y de las instituciones portuarias, y al hecho de si se trata o no de una reincidencia. Si el infractor no proporcionare información suficiente para determinar el monto, se le aplicarán las otras sanciones que aquí se prevén.

Podrá, igualmente prohibirse que un determinado usuario de los puertos, los use de nuevo o preste allí sus servicios hasta por el término de un año.

La intervención de un puerto, prevista en el numeral 28.9 del artículo 28 de esta Ley, podrán

adoptarse también como sanción, cuando las sanciones descritas atrás, o la caducidad, no sean efectivas o perjudiquen injustificadamente a terceros.

Artículo 42. **Procedimientos administrativos.** En la medida en que esta Ley no disponga otra cosa, las autoridades portuarias aplicarán las reglas de procedimiento administrativo que contiene el Decreto 01 de 1984 (Código Contencioso Administrativo), las normas que lo complementen o reformen.

Contra los actos del Superintendente General de Puertos que pongan fin a una actuación administrativa, procederá el recurso de reposición únicamente.

Artículo 43. **Permisos de construcción de vivienda.** Ninguna autoridad concederá permiso para la construcción de vivienda en las playas marítimas.

Artículo 44. **Puertos del Ministerio de Defensa.** No están sujetos a esta Ley, salvo en lo que aquí se dispone, la construcción y operación de los puertos del Ministerio de Defensa. Sin embargo, su construcción y las condiciones de su operación deben ser autorizadas por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, de acuerdo con "Los Planes de Expansión Portuaria" de que trata esta Ley. Salvo por razones excepcionales de orden público, en esos puertos no se podrán prestar a particulares, o a entidades públicas que no estén adscritas o vinculadas al Ministerio de Defensa Nacional, los servicios comerciales que pueden prestar los puertos privados.

Artículo 45. **Puertos fluviales.** Los puertos fluviales sobre los cuales Puertos de Colombia tiene propiedad o ejerce funciones públicas se regirán por esta Ley; todos los demás aspectos relacionados con puertos fluviales seguirán rigiéndose por las normas vigentes, o las que las complementen o reformen.

Artículo 46. Para el ejercicio de las facultades a que se refieren los artículos 25 y 37 el Gobierno Nacional estará asesorado por tres Senadores y tres Representantes pertenecientes a las Comisiones Terceras del Senado y de la Cámara, designados por los miembros directivos de las respectivas comisiones.

Artículo 47. **Derogatorias.** Deróganse la Ley 154 de 1959, el Decreto 1174 de 1980 y Decreto 2465 de 1981; el numeral 7 del artículo 3o y los numerales 23 y 25 del artículo 5o del Decreto 2324 de 1984, y todas las normas contrarias a la presente Ley.

Parágrafo transitorio: Las funciones desarrolladas por Puertos de Colombia de conformidad con los Decretos 1174 de 1980 y 2465 de 1981, que por esta Ley se derogan, continuarán prestándose en la forma allí prevista hasta tanto las sociedades portuarias contempladas en el artículo 34 asuman la dirección, administración y operación de dichos puertos.

Artículo 48. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación.

Dada en Bogotá, D.E. a los ... diez (10) días del mes de enero de 1991.

El Presidente del Senado de la República, AURELIO IRAGORRI HORMAZA

El Presidente de la Cámara de Representantes, HERNAN BERDUGO BERDUGO EI

Secretario General del Senado, **Crispín Villazón de Armas.**

El Secretario General de la Cámara, **Silverio Salcedo Mosquera.** -----

República de Colombia - Gobierno Nacional.

Publíquese y ejecútese. 10 de enero 1991.

CESAR GAVIRIA TRUJILLO

El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Rudolf Hommes Rodríguez.**

El Ministro de Defensa Nacional, Oscar **Botero Restrepo.**

El Ministro de Obras Públicas y Transporte, **Juan Felipe Gaviria Gutiérrez.**